DONALD L. MILLER

LOS AMOS DEL AIRE

La historia de los aviadores que golpearon el corazón de la Alemania nazi





«Una historia inquisitiva y apasionante de la guerra aérea estadounidense contra la Alemania nazi […] que recrea con viveza la vida cotidiana de los hombres que volaron en las misiones y la de sus compañeros en tierra […] describe resueltamente la devastación provocada por la campaña de bombardeos contra objetivos civiles y aborda las cuestiones morales de frente […] Miller pasa con efectividad de la discusión de teorías y tácticas a las historias personales que les dan peso humano».

William Grimes, *The New York Times*

«Durante los primeros años de la Segunda Guerra Mundial, las únicas bajas estadounidenses en suelo europeo fueron aviadores caídos desde el cielo. Mucho antes de Normandía, los *bomber boys* estadounidenses libraron la campaña más larga de los aliados en la Segunda Guerra Mundial y llevaron la guerra a Hitler. Ahora tenemos la suerte de que el incomparable Donald Miller nos haya devuelto el recuerdo de estos *amos del aire*».

James Bradley, autor de *Banderas de nuestros padres* y *Flyboys*

«Absorbente y exhaustivo […] Miller no deja dudas acerca de la contribución de la 8.ª Fuerza Aérea a la derrota de los alemanes y a ayudar a poner fin a lo que podría haber sido una guerra mucho más larga».

Stephen J. Lyons, *Chicago Tribune*

«*Los amos del aire* deja sin al lector sin respiración […] Es un retazo de historia que cuenta de manera precisa y completa la trayectoria de la 8.ª Fuerza Aérea en su lucha mano a mano contra un enemigo duro y decidido. El increíble coste para ambas partes se relata con un fascinante detalle. Me dejó conmocionado».

Teniente general Bernard E. Trainor, marine retirado y coautor de *Cobra II: The Inside Story of the Invasion and Occupation of Iraq*

«Una crónica superlativa […] una historia maravillosa […] investigada y escrita de forma impresionante».

Library Journal

«El formidable y entretenido volumen de Miller puede llegar a ser la historia canónica de la 8.ª Fuerza Aérea».

Booklist

«*Los amos del aire* de Donald L. Miller es un logro sorprendente. La mezcla del ritmo narrativo del libro y la atención a los detalles humanos es fantástica en todos los sentidos de la palabra: aterrador, extraordinario y sumamente admirable. ¡Qué pedazo de historia!».

David McCullough

«El trabajo de Miller es siempre extraordinario, pero este imponente volumen es especialmente notable por su valiosa recuperación de detalles, como todo el desplome psicológico de los numerosos *bomber boys* asignados a matar civiles alemanes. Este es un relato poco común de la 8.ª Fuerza Aérea estadounidense y, con tantos lectores engañados por las fantasías de la "guerra justa" [The Good War], merece una amplia aceptación y la consagración definitiva como un clásico».

Paul Fussell, autor de *La gran guerra y la memoria moderna*

«Durante sesenta años hemos esperado una historia que iguale la saga épica de la lucha de la 8.ª Fuerza Aérea contra los cazas, el fuego antiaéreo y la meteorología en un campo de batalla que se mueve a casi cinco kilómetros por minuto y ocho millas sobre la corteza terrestre. Ahora está aquí. Con una destreza brillante, Don Miller pinta la historia a partir de la paleta de las voces de aquellos que tripulaban los aviones o de las personas que los esperaban en tierra».

Richard B. Frank, autor de *Downfall: The End of the Imperial Japanese Empire*

LOS AMOS DEL AIRE

DONALD L. MILLER

LOS AMOS DEL AIRE

La historia de los aviadores que golpearon el corazón de la Alemania nazi



Los amos del aire
Miller, Donald L.
Los amos del aire / Miller, Donald L. [traducción de Javier Romero Muñoz].
Madrid: Desperta Ferro Ediciones, 2024 – 776 p. ; 23,5 cm – (Segunda Guerra Mundial) – 1.ª ed.
D. L: M-564-2024
ISBN: 978-84-127443-2-3
94(410.1:430:73)“1942/1945”
355.46 623.557

LOS AMOS DEL AIRE
La historia de los aviadores que golpearon el corazón de la Alemania nazi
Donald L. Miller

Título original:
Masters of the Air
by Donald L. Miller

ISBN: 978-0-7432-3544-0

Desperta Ferro Ediciones SLNE
Paseo del Prado, 12, 1.º dcha. 28014 Madrid
www.despertaferro-ediciones.com

ISBN: 978-84-127443-3-0
D.L.: M-564-2024

Traducción: Javier Romero Muñoz
Diseño y maquetación: Raúl Clavijo Hernández
Coordinación editorial: Mónica Santos del Hierro

Primera edición: febrero 2024

Créditos de las imágenes:
Hundredth Bomb Group Archives, Historian, Michael Faley: 4, 5; Louis Loevsky: 44; Mighty Eighth Air Force Museum, Savannah (Georgia): 3, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 18, 22, 28, 29, 30, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 40, 41, 45, 46; National Archives and Record Administration, College Park (Maryland): 1, 2, 6, 11, 12, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 31, 32, 39, 42, 43.

Impreso por: Anzos

Impreso y encuadernado en España – *Printed and bound in Spain*

A la pandilla del bar Black Cat:
Alyssa, Alexis, Ashlee,
Devin, Austin y Mason

ÍNDICE

En la primavera de 1944 [...] éramos maestros en el aire. La amargura de la lucha había generado en la Luftwaffe una tensión mayor de la que era capaz de soportar [...] Para nuestra superioridad aérea, que a finales de 1944 se convirtió en supremacía aérea, es necesario rendir un homenaje a la 8.ª Fuerza Aérea de Estados Unidos.

Winston Churchill, *El anillo se cierra*

En todo momento era consciente de la presencia de sus camaradas alrededor de él. Sentía la sutil hermandad de la batalla incluso con más fuerza que la causa por la que estaban combatiendo. Era una fraternidad misteriosa, nacida del humo y del peligro de muerte.

Stephen Crane, *La roja insignia del valor*

AGRADECIMIENTOS

Al mirar atrás, me doy cuenta de que este libro empezó en el momento en que descubrí, en la buhardilla de mis abuelos, la chaqueta de vuelo de mi padre de la Segunda Guerra Mundial. En aquella época yo era un muchachito que visitaba a mis abuelos en su casa adosada en la que mi madre y su hermana Helen, recién casadas con chicos llamados a filas, pasaron los años de la guerra. Un año más tarde, mi madre vestía aquella chaqueta mientras tendía la colada de la familia en el patio. Me dijo que por la tarde iríamos al teatro Strand a ver *The Glenn Miller Story*, protagonizada por Jimmy Stewart, un héroe en la vida real de la 8.ª Fuerza Aérea, como me contó mi padre después de la proyección. La chaqueta pasó al fin a mis manos después de ver a Gregory Peck en *Almas en la hoguera* (*Twelve O'Clock High*), la mejor película que jamás se ha rodado de la 8.ª Fuerza Aérea. Me sorprende que me haya llevado tanto tiempo escribir este volumen acerca de una de las formaciones de combate más extraordinarias de la historia de la guerra.

Comencé a trabajar en esta historia antes de conocer a Robert «Rosie» Rosenthal, aunque, a partir de ese momento, él se convirtió en mi fuerza inspiradora. Siempre fue muy generoso con su tiempo y me puso en contacto con otros veteranos de su grupo de bombardeo, el «Sangriento 100.º». Conocí a «Rosie» en Savannah, Georgia, en el Mighty Eighth Air Force Heritage Museum, y su entusiasta equipo no tardó en convertir al museo en la nave nodriza de esta empresa. La directora de historia oral, Vivian Rogers-Price, fue quien más me ayudó, pues puso a mi disposición su impresionante colección de entrevistas con veteranos de la 8.ª Fuerza Aérea y halló más fotografías en la fabulosa colección del museo de las que yo podía soñar emplear. El antiguo responsable del museo, C. J. Roberts, y su director actual, el doctor Walter E. Brown, se esforzaron mucho por hacer mis visitas regulares a Savannah tan productivas como agradables.

Siempre que había dificultades, los veteranos de la 8.ª Fuerza Aérea, entre ellos Gale Cleven, Sherman Small, Lou Loevsky, Hank Plume, Craig Harris y el

difunto Paul Slawter, encontraron tiempo para responder a mis preguntas. Y siempre estaba «Rosie».

En los cinco años que me llevó investigar y redactar esta historia entrevisté a más de 250 veteranos de la 8.ª Fuerza Aérea. Todos ellos eran modestos, sin excepción, nunca reclamaban atención e insistían en que los únicos héroes fueron los hombres que no regresaron. Ahora que nos van dejando, solo podemos esperar volver a conocer algún día a gente como ellos.

El trabajo del historiador sería imposible sin bibliotecarios comprometidos. En todos los centros de documentación que visité tuve la buena fortuna de encontrar a personas generosas como Stan Spurgeon, que dedicó una semana entera de su tiempo a guiarme entre la extraordinaria colección de historia oral del American Airpower Heritage Museum de Midland, Texas. El espacio me impide citar los nombres de docenas de bibliotecarios que me proporcionaron su experta asistencia, pero he enumerado sus instituciones en la Bibliografía.

Tengo una deuda especial con los hijos de los veteranos difuntos de la 8.ª Fuerza Aérea por poner a mi disposición las cartas y diarios de sus padres. Un agradecimiento especial para Pat Caruso y Suzi Tiernan, hijas de los aviadores Francis Gerald y Paul Slawter.

El Lafayette College no podría haber sido más útil. Karen Haduck, directora del servicio de préstamo interbibliotecario de la Skillman Library, halló una y otra vez viejos documentos y libros que creía inalcanzables. En uno u otro momento, casi todo el personal de investigación de la Skillman Library –y en particular Terese Heidenwolf– participó en esta aventura. El director de la biblioteca, Neil McElroy, al anticiparse a todas y cada una de mis necesidades, hizo que trabajar en Skillman fuera el equivalente a hacerlo en un gran centro de documentación.

Mellon Foundation y el Lafayette College proporcionaron la financiación que me permitió reunir a un equipo extraordinario de investigadoras estudiantes, lideradas por Alix Kenney, Marisa Floriani y Emily Goldberg, con la ayuda de Jessica Cygler, Miriam Habeeb y Margarita Karasoulas. Alix fue de particular ayuda en la Library of Congress y en los National Archives y localizó muchas de las fotografías del presente volumen. La indispensable Kathy Anckaitis me permitió concentrarme en mis estudios, al asumir un trabajo que, de otro modo, me habría desbordado.

Dos distinguidos historiadores militares, Williamson Murray y Conrad Crane, así como Michael P. Faley, de los archivos fotográficos del 100.º Grupo de Bombardeo, un historiador de profundos conocimientos, leyeron un borrador del manuscrito e hicieron acertadas críticas que me ahorraron embarazosos errores y omisiones. Donald Meyerson, mi amigo desde hace más de treinta y cinco años, y veterano condecorado en combate, leyó el libro según lo iba redactando y ayudó a darle forma en constantes conversaciones, que a veces se prolongaban hasta altas horas de la noche. Un segundo amigo íntimo, James Tiernan, leyó fragmentos del

original y me proporcionó una inmensa ayuda con mis investigaciones en el Reino Unido, en el Imperial War Museum, el Mass-Observation Archive y los museos de las viejas bases de la 8.ª Fuerza Aérea gestionados por entusiastas voluntarios. Un agradecimiento especial es para Ron Batley, del 100th Bomb Group Memorial Museum en Thorpe Abbotts, por alojarme en Anglia Oriental y organizar entrevistas con los lugareños que conocieron a los *bomber boys* estadounidenses durante la guerra. El National D-Day Museum de Nueva Orleans me facilitó ayuda de viaje para investigar en Alemania y otros cuatro países de la Europa continental. Susan Wedlake, de la oficina de asuntos culturales de la embajada estadounidense en Londres, me organizó conferencias de presentación del libro, entre otros lugares, en las universidades de Oxford y Cambridge. Además, visité por primera vez las antiguas bases de la 8.ª Fuerza Aérea mientras residía en el All Souls College de Oxford.

Escribir puede ser la ocupación más solitaria que existe, pero dos amigos, Bob Bender, mi editor, y Gina Maccoby, mi agente, siempre estuvieron ahí con su apoyo y sus inteligentes consejos. He publicado cuatro libros con Bob y su soberbia asistente, Johanna Li, y seis con Gina y en ningún otro fueron de tanta ayuda como en este. Gypsy da Silva y Fred Chase, una vez más, han sido mis editores de texto y también mis perspicaces críticos. La becaria Dahlia Adler fue su capaz asistente. Por fin, está mi madre, Frances Miller, la persona que más me ha inspirado y animado en mi vida y quien me alentó a escribir este libro.

Todo libro que escribo debería estar dedicado a Rose. Como más de uno de mis amigos ha dicho: sin Rose, no hay libros. Sin embargo, este es para nuestros seis nietos –la banda del bar Black Cat– el lugar de reunión en nuestro hogar, como lo llama mi nieta Alyssa, y también lo dedico a la memoria de mi padre, Donald L. Miller.

Bases de la 8.ª Fuerza Aérea estadounidense

- Estaciones de la 1.ª División Aérea
- Estaciones de la 2.ª División Aérea
- Estaciones de la 3.ª División Aérea
- Operaciones Especiales (Carpetbagger)

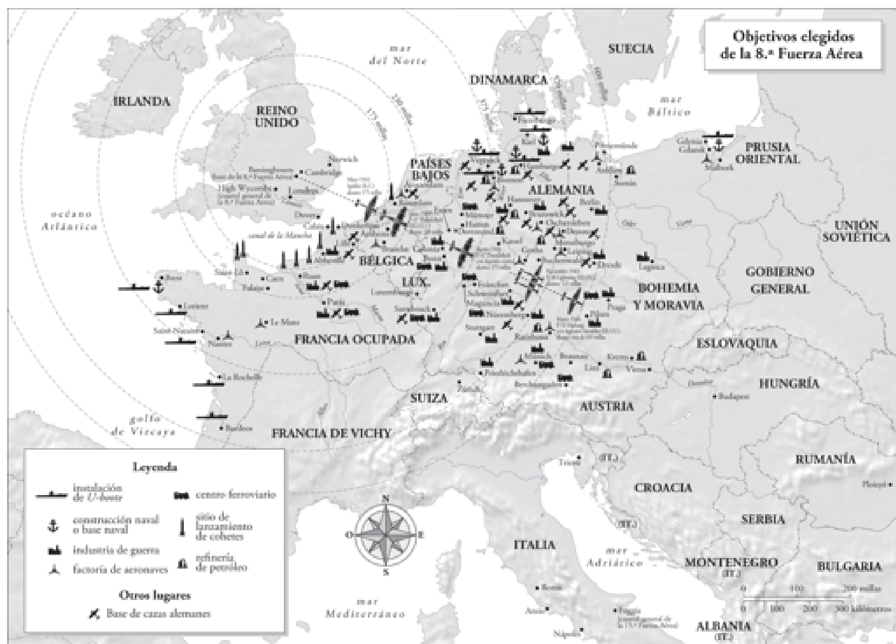
Grupos de Bombardeo Pesado de la 8.ª Fuerza Aérea desde el 6 de junio de 1944

34.º: Mendlesham, B-24
44.º: Shipdham, B-24
91.º: Bassingbourn, B-17
92.º: Podington, B-17
93.º: Hardwick, B-24
94.º: Bury St. Edmunds, B-17
95.º: Horham, B-17
96.º: Snetterton Heath, B-17
100.º: Thorpe Abbotts, B-17
303.º: Molesworth, B-17
305.º: Chelveston, B-17
306.º: Thurleigh, B-17
351.º: Polebrook, B-17
379.º: Kimbolton, B-17
381.º: Ridgewell, B-17
384.º: Grafton Underwood, B-17
385.º: Great Ashfield, B-17
388.º: Knettishall, B-17
389.º: Hethel, B-24
390.º: Framlingham, B-17
392.º: Wendling, B-24
398.º: Nuthampstead, B-17
401.º: Deenethorpe, B-17
445.º: Tibenham, B-24
446.º: Bungay, B-24
447.º: Rattlesden, B-17
448.º: Seething, B-24
452.º: Deopham Green, B-17
453.º: Old Buckenham, B-24
457.º: Glatton, B-17
458.º: Horsham St. Faith, B-24
466.º: Attlebridge, B-24
467.º: Rackheath, B-24
486.º: Sudbury, B-24
487.º: Lavenham, B-24
489.º: Halesworth, B-24
490.º: Eye, B-24
491.º: Metfield, B-24
492.º: North Pickenham, B-24
493.º: Debach, B-24

Cuarteles generales

Bushy Park: Fuerzas Aéreas Estratégicas de Estados Unidos en Europa (USSTAF). Nombre en clave: Widewing
High Wycombe: 8.ª Fuerza Aérea. Nombre en clave: Pinetree
Bushey Hall: HQ, Mando de Cazas de la 8.ª Fuerza Aérea.
BG: Bombardment Group (Grupo de Bombardeo)





PRÓLOGO

EL «SANGRIENTO 100.º»

La 8.ª Fuerza Aérea fue una de las formaciones de combate más grandes de la historia de la guerra. Tenía el mejor equipo y los mejores hombres, todos los cuales, a excepción de unos pocos, eran civiles estadounidenses, formados y dispuestos a combatir por su país y por una causa que consideraban en peligro: la libertad. Esto es lo que hizo especial a la Segunda Guerra Mundial.

Andy Rooney, *My War*

Londres, 9 de octubre de 1943

La guerra particular del comandante John Egan empezó mientras desayunaba en un hotel londinense. Egan había llegado con un permiso de dos días desde Thorpe Abbotts, una base de bombarderos estadounidenses situada a unos 145 kilómetros al norte de Londres y a un paseo de la aldea de Norfolk que le daba nombre. La estación n.º 139, pues tal era su designación oficial, con sus 3500 aviadores y personal de apoyo, estaba construida en las tierras de un noble. Las dotaciones despegaban rumbo a la guerra sobre los campos labrados por los aparceros de *sir* Rupert Mann, los cuales vivían cerca, en ruinosas casitas de piedra calentadas por chimeneas abiertas.

Thorpe Abbotts se halla en Anglia Oriental, una región repleta de historia, de antiguas granjas, ríos serpenteantes y marismas bajas. Se extiende al norte desde los chapiteles de Cambridge hasta la elevada localidad catedralicia de Norwich y hacia el este llega hasta Great Yarmouth, un puerto industrial en las oscuras aguas del mar del Norte. Con sus canales de drenaje, sus molinos de viento y sus extensos marjales, este rincón de Inglaterra recuerda a Holanda, situada justo al otro lado de las aguas.

Se trata de un arco de tierra que se adentra en el mar, el cual, en los años de guerra, apuntaba como un hacha alzada contra el enemigo. Sus campos drenados

proporcionaron buenas bases aéreas desde las que golpear en lo más hondo del Reich germano. Más o menos un siglo por detrás de Londres en ritmo y personalidad, la guerra la transformó en uno de los grandes frentes de batalla del mundo, una vanguardia bélica del todo diferente a ninguna otra de la historia.

Era un frente aéreo. Desde las bases recién construidas de Anglia Oriental se libró un nuevo tipo de contienda: el bombardeo estratégico desde gran altura. Fue un acontecimiento singular en la historia de la guerra, no tenía precedentes y nunca más volvió a repetirse. La tecnología necesaria para librar una contienda de bombarderos prolongada y a gran escala no estuvo disponible hasta principios de la década de 1940 y durante los compases finales de esa misma guerra de bombarderos los aviones de motor a chorro, los misiles propulsados por cohetes y las bombas atómicas la dejaron obsoleta. En el aire tenue y gélido sobre el noroeste de Europa, los aviadores sufrieron y murieron en un entorno que ningún otro guerrero había experimentado nunca. Fue una contienda aérea librada no a 4000 metros, como la Primera Guerra Mundial, sino a altitudes dos o tres veces superiores, cerca de la estratosfera, donde los elementos eran aún más peligrosos que el enemigo. En este campo de batalla color azul brillante, el frío mataba, el aire era irrespirable y el sol exponía a los bombarderos a la súbita violencia de los aviones de caza y los cañones de tierra germanos. Este campo de matanza infinito y desconocido añadía una nueva dimensión al tormento del combate y ocasionó problemas emocionales y físicos que los efectivos no habían experimentado hasta entonces.

Para la mayoría de aviadores, volar era algo tan ajeno como combatir. Antes de alistarse, miles de tripulantes estadounidenses jamás habían puesto pie en un aeroplano o habían disparado a nada más amenazador que una ardilla. Un nuevo tipo de guerra dio lugar a un nuevo tipo de práctica médica: la medicina aérea. Sus pioneros fueron cirujanos y psiquiatras que trabajaban en hospitales y clínicas situadas a poca distancia de las bases de bombarderos, lugares donde se enviaba a los hombres cuando la congelación les destrozaba el rostro y los dedos, o cuando el trauma y el terror los vencían.

La guerra de los bombarderos era una contienda intermitente. Se alternaban periodos de inactividad y aburrimiento con breves ráfagas de furia y miedo. Al regresar del combate en los cielos, los hombres encontraban sábanas limpias, comida caliente y la adoración de las chicas inglesas. En esta increíble contienda, un muchacho de 19 o 20 años podía, en el mismo día, estar combatiendo a vida o muerte sobre Berlín a las once en punto de la mañana y disfrutar en un hotel londinense de la cita de sus sueños a las nueve de la noche. Algunos infantes envidiaban el confort de los aviadores, pero, tal y como se pregunta el personaje de una novela de un navegante estadounidense: «¿Cuántos tipos de la infantería crees que se dirigirían a la línea del frente si les dieran un avión con depósitos llenos de gasolina?».[1] La guerra aérea, presentada a la opinión estadounidense

como una forma de ganar más rápida y decisiva que los trabajosos combates terrestres, se convirtió en una lenta y brutal batalla de desgaste.

John Egan era jefe de un escuadrón de B-17 Fortalezas Volantes, una de las máquinas de matar más temibles del mundo en su época. Egan era un *bomber boy*: destruir era su oficio. Y, al igual que otros tripulantes de bombarderos, se entregó a su trabajo sin ningún atisbo de mala conciencia, convencido de combatir por una causa noble. También mataba para que no lo matasen.

Egan llevaba cinco meses volando misiones de combate en el teatro aéreo de la guerra más peligroso, las «Grandes Ligas»,* como lo llamaban los hombres; y este era su primer permiso prolongado… Si bien apenas tuvo respiro. Esa noche, la Fuerza Aérea alemana, la Luftwaffe, castigó la ciudad y causó incendios en los alrededores del hotel. Era su primera vez bajo las bombas y le resultó imposible dormir a causa del aullido de las sirenas y el retumbar de las explosiones.

Egan estaba destinado en la 8.ª Fuerza Aérea, una unidad de bombarderos que se había formado un mes después de Pearl Harbor en la base aérea del Ejército de Savannah, Georgia, para asestar el primer golpe estadounidense contra la Alemania nazi. Tras un comienzo poco prometedor, pronto empezó a convertirse en una de las grandes fuerzas de ataque de la historia. Egan llegó a Inglaterra en la primavera de 1943, un año después de que los primeros hombres y máquinas de la 8.ª empezaran a ocupar bases transferidas por la RAF (la Real Fuerza Aérea británica), cuyos bombarderos llevaban percutiendo sobre ciudades alemanas desde 1940. Cada uno de los Grupos de Bombardeo (*Bombardment Group*, coloquialmente entre los aviadores *Bomb Group*) numerados –el suyo era el 100.º Grupo– se componía de cuatro escuadrones con de ocho a doce bombarderos cuatrimotores, los denominados *heavies* [pesados], y ocupaban su propia estación aérea, en Anglia Oriental o en las Midlands, justo al norte de Londres, en las inmediaciones de la localidad de Bedford.

Durante un tiempo en 1943, la 8.ª dispuso de cuatro grupos de bombardeo equipados con bimotores B-26 Marauder, que se empleaban sobre todo para ataques a baja y media altura, con resultados desiguales. En octubre de ese año, estas pequeñas unidades de Marauders fueron transferidas a otra formación estadounidense con base en Gran Bretaña, la 9.ª Fuerza Aérea, que estaba siendo organizada para proporcionar apoyo aéreo próximo al desembarco al otro lado del canal, en la Europa ocupada por los nazis. Desde ese momento hasta el fin de la contienda, todos los bombarderos de la 8.ª Fuerza Aérea fueron Fortalezas o B-24 Liberator, los únicos aparatos estadounidenses diseñados para ataques a larga distancia y desde gran altura. Por otra parte, la 8.ª mantuvo su propia formación de cazas para proporcionar escolta en misiones de penetración superficial en el norte de Europa. Sus pilotos volaban monomotores P-47 Thunderbolt y bimotores P-38 Lighting y operaban desde bases cercanas a las estaciones de bombarderos.

Cuando el 100.º Grupo de Bombardeo volaba en combate, solía hacerlo acompañado de otros dos grupos de bombardeo de bases próximas, el 390.º y el 95.º y los tres formaban la 13.ª Ala de Combate. Un ala de combate era una pequeña parte de una formación de muchos centenares de bombarderos y escoltas de caza que sacudían la tierra bajo los campesinos ingleses que salían de sus cabañas al amanecer para ver partir a los americanos «a zurrar a los hunos».

«Nadie [...] podía evitar emocionarse al ver las grandes falanges que partían desde los aeródromos de Anglia Oriental –escribió el historiador John Keegan, un muchacho que se crio en Inglaterra durante la guerra–. Escuadrón tras escuadrón, ascendían y formaban círculos por grupos y alas. Después, partían al sudeste, cruzando el mar en demanda de sus objetivos, una constelación refulgente y centelleante de gracia aérea y de poder bélico, que dejaba sobre el azul profundo de los cielos veraniegos ingleses puras estelas de condensación blanca formadas por seiscientas puntas de ala. Con cada misión volaban tres mil de los mejores y más brillantes aviadores de Estados Unidos, diez por "nave"; cada una de estas tenía un mote característico, a menudo basado en el título de una canción, como *My Prayer*, o una frase de una película, como "Yo soy Tondelayo"».[2]

Durante el vuelo hacia la costa, «sintonizábamos la BBC para escuchar todos los temas románticos del momento»,[3] recordó el copiloto Bernard R. Jacobs de Napa, California. Al pasar sobre la siempre verde campiña inglesa, a Jacobs le pareció extraño que una tierra tan apacible fuera la base de una campaña de inimaginables matanzas, de una destrucción como nunca había conocido el mundo.

Aunque el presidente Franklin D. Roosevelt había puesto fin hacía poco a los alistamientos voluntarios, la 8.ª Fuerza Aérea seguía siendo una formación de élite, compuesta casi en exclusiva por voluntarios, hombres que se habían incorporado antes de la orden presidencial u hombres muy preparados captados por los reclutadores de la Fuerza Aérea después de que el Ejército los movilizara, pero antes de que los asignasen un destino concreto. Las dotaciones de bombardeo de la 8.ª Fuerza Aérea las componían gentes de todos los confines de Estados Unidos y de casi todos los estratos sociales. Había graduados en Historia por Harvard y mineros de carbón de Virginia Occidental, abogados de Wall Street y vaqueros de Oklahoma, ídolos de Hollywood y héroes del fútbol americano. El actor Jimmy Stewart fue un *bomber boy*, como también lo fue el Rey de Hollywood, Clark Gable. Ambos sirvieron junto con hombres y muchachos que limpiaban cristales en las oficinas de Manhattan o cargaban vagones de carbón en Pensilvania... Polacos e italianos, suecos y alemanes, griegos y lituanos, nativos americanos e hispanoamericanos, aunque no afroamericanos, pues la política oficial de la Fuerza Aérea prohibía que los negros volaran en las unidades de combate de la 8.ª Fuerza Aérea. En los claustrofóbicos compartimentos de los bombarderos pesados, en el crisol del combate, católicos y

judíos, ingleses e irlandeses se hermanaron en espíritu, aunados por el deseo de no morir. En la guerra de los bombarderos, la capacidad de sobrevivir, de sacudirse el miedo, dependía tanto del carácter de la tripulación como de la personalidad del individuo. «Quizá en ningún otro momento de la historia de la guerra –escribió Starr Smith, antiguo oficial de inteligencia de la 8.ª Fuerza Aérea–, ha existido una relación entre combatientes similar a la que se dio entre las dotaciones de combate de los aviones pesados de bombardeo».[4]

La 8.ª Fuerza Aérea llegó a Inglaterra en el momento más sombrío para las naciones en liza contra las potencias del Eje: Alemania, Italia, Japón y sus aliados. Los imperios de ingleses, neerlandeses y franceses en el Lejano Oriente y en el Pacífico habían caído hacía poco en manos de los japoneses, al igual que las Filipinas bajo ocupación estadounidense. En mayo de 1942, cuando el general de división Carl A. «Tooey» Spaatz llegó a Londres para asumir el mando de las operaciones aéreas estadounidenses en Europa, Japón controlaba un extenso imperio territorial. Los muchachos de la RAF habían vencido en la batalla de Inglaterra un par de años antes, Inglaterra había resistido el *Blitz*, la primera campaña extensa de bombardeo de la guerra, pero desde la evacuación del Ejército británico de Dunkerque en mayo de 1940, y la caída de Francia poco después, Alemania había sido la dominadora absoluta del oeste de Europa. En la primavera de 1942, Gran Bretaña estaba sola y expuesta, la última democracia europea superviviente en la contienda contra los nazis. La pregunta era ¿cómo devolver el golpe al enemigo?

«No disponemos de un ejército continental que pueda derrotar al poder militar germano –declaró el primer ministro Winston Churchill–. Pero existe una cosa que lo […] doblegará y es un ataque absolutamente devastador, de exterminio, con bombarderos muy pesados enviados desde este país contra el corazón nazi».[5] A partir de 1940, el Mando de Bombarderos de la RAF atacó los objetivos industriales de Renania y el Ruhr, núcleos del poder material nazi. Las primeras incursiones de la RAF tuvieron lugar a la luz del día, pero, tras encajar pérdidas devastadoras, esta se vio obligada a bombardear de noche y a cambiar de blancos. Dado que durante las noches sin luna era imposible avistar, y mucho menos alcanzar, plantas industriales, la RAF empezó a bombardear conurbaciones enteras; reventar ciudades era el apropiado término que empleaban las tripulaciones. El propósito era desencadenar incendios arrasadores que acabaran con miles de personas y quebraran la moral de los civiles alemanes. El bombardeo era muy poco preciso y las pérdidas de dotaciones terribles. Sin embargo, matar germanos era maravilloso para la moral británica… Era la respuesta a los bombardeos de Coventry y Londres. Además, Inglaterra no tenía ningún otro modo de infligir daños directos a Alemania. Hasta que los ejércitos aliados no entraron en Alemania en los meses finales de la contienda, el bombardeo estratégico fue la única batalla que se libró en el interior de la patria nazi.

La 8.ª Fuerza Aérea fue enviada a Inglaterra para incorporarse a esta campaña de bombardeo cada vez más acelerada. Fue la batalla más prolongada de la Segunda Guerra Mundial. Inició las operaciones de combate en agosto de 1942, en apoyo del esfuerzo bélico británico, aunque con un plan y unos propósitos diferentes. La clave era la mira de bombardeo Norden, un dispositivo de alto secreto desarrollado a principios de la década de 1930 por científicos de la Marina. Pilotos como Johnny Egan lo probaron en los elevados y refulgentes cielos del oeste estadounidense y lograron colocar sus bombas sobre blancos de arena con una precisión espectacular; algunos bombarderos afirmaban poder colocar una solitaria bomba en un barril de pepinillos desde 6000 metros. La mira Norden, insistían los jefes de la Fuerza Aérea, haría más efectivo y más humano el bombardeo de gran altura. Ahora era posible golpear las ciudades con precisión quirúrgica y destruir las fábricas de municiones con pérdidas mínimas de vidas y propiedades civiles.

La 8.ª Fuerza Aérea era el instrumento de este bombardeo «de barriles de pepinillos». Con máquinas mortíferas como la Fortaleza Volante o el Consolidated B-24 Liberator, también formidable, la contienda podía ganarse, aducían los teóricos de la guerra de bombardeo, sin una masacre en tierra similar a la de la Primera Guerra Mundial, o con elevadas pérdidas de vidas en el aire. Esta idea no ensayada atraía a una opinión pública estadounidense que temía las luchas prolongadas, pero que ignoraba que el combate siempre desconcierta a la teoría.

El bombardeo estratégico diurno podía hacerse solo con bombarderos, sin aviones de caza que los protegieran. Tal era la convicción inamovible del general de brigada Ira C. Eaker, antiguo piloto de caza al que Carl Spaatz eligió para comandar las operaciones de bombardeo de la 8.ª Fuerza Aérea. Eaker creía que los bombarderos, al volar en formaciones cerradas –organizadas en «cajas de combate» autodefensivas–, disponían de la potencia de fuego concentrada necesaria para abrirse paso hasta el objetivo. Johnny Egan tenía fe en el bombardeo estratégico, aunque no creía en esta idea. Se incorporó a la guerra en el momento en que Ira Eaker empezó a enviar a sus flotas de bombarderos al interior de Alemania, sin escolta de cazas, pues en esa época no existía ningún avión monomotor con radio de acción suficiente para acompañar a los cazas pesados hasta los distantes objetivos y escoltarlos de regreso. En el verano de 1943, Johnny Egan perdió a muchos amigos a causa de la Luftwaffe.

La dotación de un bombardero pesado de la 8.ª Fuerza Aérea se componía de diez hombres. El piloto y su copiloto se sentaban en la cabina, uno al lado del otro; el navegante y el bombardero estaban justo debajo, en el morro de plexiglás transparente del aparato. Detrás del piloto estaba el ingeniero de vuelo, que también controlaba la torreta superior. Algo más atrás, en un compartimento

separado, estaba el operador de radio, que manejaba una ametralladora dorsal; y en mitad del aparato había dos artilleros dorsales y el servidor de la torreta de bola o *ball turret*, situado en una burbuja giratoria de plexiglás que pendía –en una posición terriblemente expuesta– de la parte inferior del fuselaje. En un compartimento aislado en la parte posterior del avión iba el artillero de cola, subido a un asiento de bicicleta agrandado. Cada posición del avión estaba expuesta; en el cielo no había trincheras. Junto con las tripulaciones de los *U-boote* alemanes y estadounidenses, y los pilotos de la Luftwaffe que encontraban en combate, los *bomber boys* estadounidenses y británicos ocupaban el puesto más peligroso de la guerra. En octubre de 1943, menos de uno de cada cuatro aviadores de la 8.ª Fuerza Aérea completó su turno de servicio: veinticinco misiones de combate. Las estadísticas no eran nada tranquilizadoras. Dos tercios de los hombres morirían en combate o serían capturados por el enemigo. Un 17 por ciento sufriría heridas de gravedad, quedaría discapacitado por un colapso mental o moriría en accidente aéreo sobre suelo inglés. Apenas un 14 por ciento de los aviadores asignados al grupo de bombardeo del comandante Egan, que había llegado en mayo de 1943 a Inglaterra, lograría cumplir su vigésimo quinta misión. Hacia el fin de la contienda, la 8.ª Fuerza Aérea habría sufrido más bajas mortales –26 000– que todo el Cuerpo de Marines de Estados Unidos. Un 77 por ciento de los estadounidenses que volaron contra el Reich antes del Día D acabó muerto, herido, desaparecido o prisionero.[6]

Como jefe del 418.º Escuadrón del 100.º, Johnny Egan voló con sus hombres en todas las misiones duras. Cuando sus muchachos se exponían al peligro, quería afrontarlo con ellos. «Todo el que vuela en operaciones está loco»,[7] confesó Egan al sargento Saul Levitt, operador de radio de su escuadrón, que, tras resultar herido en un accidente en la base, fue transferido a la plantilla de la revista *Yank*, una publicación del Ejército. «Y, aun así –dijo Levitt–, siguió siendo un loco y siguió volando operaciones. Y no eran precisamente rutinarias […]».

Cuando sus «hombres-muchachos», como Egan los llamaba, caían envueltos en llamas en sus aviones, él escribía a su hogar, a las esposas y madres. «No eran cartas reglamentarias –recordó Levitt–, el comandante creía que debían estar escritas a mano para ofrecer cercanía y no existen copias de esas misivas. Nunca habló mucho de ellas. Las cartas eran algo entre él y las familias implicadas».[8]

El comandante Egan era bajo y delgado como una vara, apenas pesaba 63 kilos, con espeso cabello negro peinado en un tupé, ojos negros y un finísimo bigote. Se distinguía por su cazadora de aviador forrada de vellón blanco y una forma de hablar característica, un estilo callejero tomado del escritor Damon Runyon. A sus 27 años, era uno de los «viejos» de la unidad, aunque a los jóvenes miembros de su escuadrón los retaba: «Puedo beber más que todos vosotros, niños».[9] En las noches que no tenía previsto volar al día siguiente, subía a un *jeep* para ir a su «local», donde se reunía en la barra con una cuadrilla de obreros

irlandeses con la que cantaba baladas hasta que se agotaban los barriles o el dueño, cansado, los echaba.

Mientras Egan se divertía, su mejor amigo solía estar en el catre. Los placeres del comandante Gale W. Cleven eran simples. Le gustaba el helado, el melón cantalupo y las películas bélicas inglesas; era fiel a Marge, la novia que le esperaba en casa. Vivía para volar y, junto con Egan, era uno de los miembros de la «Cámara de los Lores de los pilotos».[10] Sus amigos de la infancia lo llamaban «Cleve», pero Egan, su inseparable compañero desde la escuela de vuelo en Estados Unidos, lo rebautizó «Buck» porque se parecía a un muchacho con ese nombre al que Egan había conocido en Manitowoc, Wisconsin. El apodo arraigó. «Nunca me ha gustado, pero he sido Buck desde entonces»,[11] manifestó Cleven sesenta años más tarde, después de lograr un máster de la Escuela de Negocios de Harvard y un doctorado en física interplanetaria.

Gale Cleven, enjuto y de hombros caídos, se crio en el duro entorno petrolífero del norte de Casper, Wyoming, y trabajó como peón en un equipo de perforación hasta que acudió a la Universidad de Wyoming. Con su gorra de oficial ladeada y un palillo asomando de la boca, parecía un tipo rudo, pero «tenía un corazón tan grande como Texas y lo daba todo por sus hombres»,[12] según explicó uno de sus aviadores. Era una persona de extravagante viveza y puede que uno de los mejores contadores de historias de la base.

Jefe de escuadrón a sus 24 años, se convirtió en un héroe en Estados Unidos después de protagonizar una historia del *Saturday Evening Post* relacionada con el raid de Ratisbona firmada por el teniente coronel Beirne Lay jr., futuro coautor, junto con Sy Bartlett, de *Almas en la hoguera* (*Twelve O'Clock High!*),** la mejor novela y posterior película surgida de la guerra aérea europea. La misión de Ratisbona-Schweinfurt del 17 de agosto de 1943 fue la operación más grande y más desastrosa que habían emprendido los estadounidenses hasta ese momento. Se perdieron 60 bombarderos y casi 600 hombres. Fue un «doble golpe» contra las fábricas de aviación de Ratisbona y la planta de rodamientos de bolas de Schweinfurt, dos enormes centros industriales protegidos por uno de los sistemas de defensa aérea más formidables del mundo. Beirne Lay voló ese día con el 100.º como observador en una Fortaleza llamada Piccadilly Lilly. Entre el fuego y el caos de la batalla, vio a Cleven, con su vulnerable escuadrón inferior –estaba en el denominado rincón de los ataúdes, el grupo más bajo y rezagado de la columna de bombarderos–, «vivir su mejor momento».[13] Con su avión destrozado por los cazas enemigos, el copiloto de Cleven se dejó llevar por el pánico y se dispuso a saltar. «Ante los daños estructurales, la pérdida parcial de control, el incendio y las heridas graves del personal y la llegada de nuevas oleadas de cazas de ataque [Cleven] tenía motivos justificados para abandonar la aeronave», escribió Lay. Sin embargo, ordenó a su copiloto quedarse donde estaba. «Sus palabras se oyeron por el interfono y tuvieron un efecto mágico sobre la dotación. Se mantuvieron

en sus puestos. El B-17 siguió adelante».[14]

Beirne Lay recomendó a Cleven para la Medalla de Honor. «No la recibí y no la merecía»,[15] dijo Cleven. Sí que le dieron la Cruz por Servicios Distinguidos, aunque nunca fue a Londres a recogerla. «¿Una medalla? Demonios, lo que necesitaba era una aspirina –comentó mucho tiempo después–. Por lo que me quedé sin condecoración».[16]

La historia de Cleven en el raid de Ratisbona «electrificó la base»,[17] recordó Harry H. Crosby, navegante del 418.º Escuadrón de Egan. Johnny Egan también combatió bien ese día. Cuando le preguntaron cómo sobrevivió, este respondió con sorna: «Llevaba dos rosarios, dos medallas de la buena suerte y un billete de 2 dólares del cual masticaba una esquina por cada una de mis misiones. También llevaba el jersey al revés y mi chaqueta de la suerte».[18] Otros no tuvieron tanta fortuna. El 100.º perdió 90 efectivos.

Ese verano, las bajas se acumularon a un ritmo alarmante, demasiado rápido para que los hombres pudieran llevar la cuenta. Un aviador de reemplazo llegó a Thorpe Abbotts a tiempo para un bocado de última hora, se fue a dormir en su nuevo camastro y cayó a la mañana siguiente sobre Alemania. Nadie recordó su nombre. A partir de entonces, fue conocido como «el hombre que vino a cenar».[19]

Ante la muerte de tantos amigos, los hombres del 100.º estaban muy necesitados de héroes. En el club de oficiales, los jóvenes aviadores se reunían alrededor de Cleven y Egan y «veían a los dos volar misiones con sus manos»,[20] escribió Crosby en sus memorias de la guerra aérea. «La tropa los adoraba» y los pilotos querían volar igual que ellos. Con sus gallardas bufandas blancas y sus gorras «de cincuenta misiones», eran personajes extraídos de *I Wanted Wings* [Yo quería alas], otro libro de Beirne Lay en el que también se basó una película hollywoodiense,*** y que alentó a miles de jóvenes a alistarse en el Cuerpo Aéreo del Ejército. Incluso hablaban como en Hollywood. La primera vez que Crosby se fijó en Cleven estaba en el club de oficiales. «Por algún motivo quería hablarme y me dijo "estacione aquí, teniente"».[21]

A Cleven le caían bien los jóvenes reemplazos, pero le preocupaba su valentía no demostrada. «Su miedo no era tan grande como el nuestro y, por tanto, era más peligroso. Ellos temían a lo desconocido. Nosotros temíamos lo conocido».[22]

EN LA MAÑANA DEL 8 DE OCTUBRE DE 1943, MÁS O MENOS UNA HORA antes de que Johnny Egan subiera al tren que le llevaría a Londres en su primer permiso de Thorpe Abbotts, «Buck» Cleven despegó rumbo a Bremen. Nunca regresó. Tres cazas de la Luftwaffe surgieron del sol**** y destrozaron su Fortaleza; dejaron fuera de servicio tres motores, abrieron boquetes en la cola y el morro, arrancaron buena parte del ala izquierda e incendiaron la cabina. La situación era desesperada y Cleven ordenó saltar a la tripulación. Fue el último hombre en

abandonar el aeroplano. Cuando saltó, el bombardero estaba apenas a unos 600 metros del suelo.

Esto sucedió a las 15.15 h, más o menos la hora en la que Johhny Egan se registró en su hotel londinense. Suspendido de su paracaídas, Cleven vio que iba a aterrizar cerca de una pequeña granja «y más rápido de lo que me hubiera gustado».[23] Balanceó el paracaídas para evitar la casa, pero perdió el control y entró volando por la puerta abierta hasta la cocina; se llevó por delante muebles y una pequeña estufa de hierro. La mujer y la hija del granjero se pusieron a gritar, histéricas, y el granjero le colocó una horca sobre el pecho. «En mi penoso alemán de escuela secundaria, traté de convencerle de que era un buen tipo. No me creía».[24]

Esa noche, algunos de los hombres del escuadrón de Cleven que habían sobrevivido a la misión de Bremen entraron en la taberna de la aldea y se agarraron una buena borrachera. «Ninguno de nosotros podía creer que ya no estaba»,[25] dijo el sargento Jack Sheridan, también miembro del escuadrón de Cleven. Si Cleven «el invencible» no podía lograrlo, ¿quién podría? Pero, tal y como observó Sheridan, «hombres desaparecidos no detienen una guerra».[26]

A la mañana siguiente, mientras desayunaba en el hotel huevos fritos con un *whisky* doble, Johnny Egan leyó los titulares del *Times* de Londres: «La 8.ª Fuerza Aérea pierde treinta Fortalezas sobre Bremen». Saltó de la silla y corrió a telefonear a la base. Las normas de seguridad en tiempo de guerra eran estrictas, por lo que la conversación fue en código. «¿Cómo fue el partido?»,[27] preguntó. Le habían dicho que habían eliminado a Cleven. Silencio. Egan se repuso y preguntó: «¿El equipo tiene partido mañana?».

«Sí», le respondieron.

«Quiero ser el lanzador».[28]

Esa misma tarde estaba de vuelta en Thorpe Abbotts a tiempo de «sufrir la espera» de una larga misión que el grupo voló sobre Marienburg, una incursión dirigida por el jefe del 100.º, el coronel Neil B. «Chick» Harding, antigua estrella del equipo de fútbol americano de West Point. Tan pronto como retornaron los escuadrones, Egan obtuvo permiso de Harding para dirigir la formación del 100.º en la misión del día siguiente. Al amanecer, fue a una de los barracones de las tripulaciones y despertó al piloto John D. Brady, antiguo saxofonista de una de las bandas más grandes del país. Harry Crosby, cuya cama estaba al otro lado de la del capitán Brady, oyó la conversación. «John, voy a volar contigo […] vamos a cazar a los bastardos que derribaron a Buck».[29] A continuación, los dos hombres fueron a la reunión previa al despegue.

«El objetivo de hoy es Münster»,[30] informó a las somnolientas tripulaciones el oficial de inteligencia, el comandante Miner Shaw, mientras retiraba la tela que cubría un gran mapa del norte de Europa. Un hilo rojo se estiraba desde Thorpe Abbotts y recorría los Países Bajos hasta un pequeño nudo ferroviario justo al otro

lado de la frontera neerlandesa. Sería un raid corto y habría aparatos P-47 Thunderbolt –el mejor caza aliado disponible– para escoltar a los bombarderos hasta el límite de su radio de acción, muy cerca del objetivo. Parecía rutinario, salvo por una cosa. Debían apuntar al corazón de la vieja ciudad amurallada, a un nudo ferroviario y a un vecindario cercano de casas de trabajadores. Más cerca había una magnífica catedral cuyo obispo era un conocido y ruidoso opositor de los nazis.***** «Casi todos los trabajadores ferroviarios del valle del Ruhr se alojan en Münster», dijo Shaw con tono bajo. Si los bombarderos atacaban el blanco con precisión, todo el sistema ferroviario de esta zona de denso tráfico quedaría afectado de gravedad.

Era un cambio radical con respecto a las prácticas de bombardeo estadounidense. Aunque la 8.ª Fuerza Aérea haría un desmentido oficial con posterioridad, el raid de Münster fue una operación para reventar ciudades. Los reportes de misión y los informes de vuelo desclasificados determinan con claridad que el «punto de referencia» era el «centro de la ciudad»; un reporte, el del 94.º Grupo, afirma que debían apuntar a «la sección edificada del extremo norte del nudo ferroviario».[31]

Cuando Shaw anunció que «vamos a machacar un distrito residencial [...] me encontré (sic) en pie, vitoreando –dijo Egan–. Otros, que habían perdido a buenos amigos en incursiones [anteriores] se sumaron a los vítores porque era una oportunidad de matar alemanes, los que habían engendrado el odio racial y la opresión de minorías. Era la misión soñada para vengar la muerte de un camarada».[32]

Sin embargo, algunos de los aviadores presentes aquella mañana en la sala de reuniones no recuerdan ovación alguna. Uno de ellos fue el capitán Frank Murphy, en aquella época, un músico de *jazz* de 22 años de edad de Atlanta, Georgia, que había dejado la Universidad Emory para convertirse en navegante de la Fuerza Aérea. Murphy no recuerda que Egan saltara jurando venganza, aunque también comenta que nadie en la sala protestó abiertamente por atacar civiles, ni siquiera los que, como él mismo, tenían familiares nacidos en Alemania. Quizá algunos de los hombres se acordaron de la advertencia que su primer comandante, el coronel Darr H. «Pappy» Alkire, les había hecho en Estados Unidos, justo después de completar la instrucción de vuelo y recibir sus alas: «No piensen que su trabajo va a ser glorioso o glamuroso. Van a tener que hacer un trabajo sucio, por lo que es necesario que afronten lo hechos. Van a ser asesinos de bebés y de mujeres».[33]

No todo el mundo en el 100.º se consideraba un asesino, pero la mayor parte de los hombres confiaba en sus jefes. «Sentía que estaba allí para ayudar a ganar la guerra, si era posible –dijo el teniente Howard «Hambone» Hamilton, bombardero del capitán Brady–. El problema básico de tratar de bombardear un sistema ferroviario es que, si se dispone de mano de obra suficiente, las vías férreas

pueden repararse en poco tiempo. Nos dijeron que bombardear las casas de esos obreros ferroviarios privaría a los alemanes de la gente encargada de los trabajos de reparación».[34]

Sin embargo, en las reuniones de esa misma mañana en otras bases vecinas de bombarderos la selección del blanco provocó murmullos. «Era un domingo y muchos tripulantes [...] tenían profundas reservas con respecto a bombardear cerca de iglesias»,[35] recordó el teniente Robert Sabel, piloto del 390.º Grupo de Bombardeo. El capitán Ellis Scripture, un navegante que se disponía a volar con la Fortaleza de cabeza del 95.º Grupo, The Zootsuiters, describió su reacción tiempo después: «Yo había sido criado en un estricto hogar protestante. Mis padres eran gente devota de Dios [...] quedé aterrado cuando descubrí que, por primera vez en la guerra, nuestro objetivo principal sería bombardear civiles».[36] Ellis Scripture se dirigió a su jefe de grupo tras la sesión y le dijo que no quería volar ese día. El coronel John Gerhart estalló: «Mire, capitán, esto es una guerra, se deletrea G-U-E-R-R-A. Estamos empeñados en una lucha total; los alemanes llevan años matando gente inocente por toda Europa. Estamos aquí para machacarlos [...] y eso es lo que vamos a hacer. Veamos. Estoy al mando de esta misión y usted es mi navegante [...] Si no vuela, tendré que llevarlo ante un consejo de guerra. ¿Alguna pregunta?».[37]

Scripture dijo «no, señor» y se dirigió a la línea de despegue. «En aquel momento y lugar, me hice a la idea de que la guerra no es un duelo entre caballeros –manifestó tiempo después–. Nunca más volví a tener dudas acerca de la estrategia de nuestros líderes. Tenían que tomar decisiones difíciles [...] y las tomaron».[38]

Un segundo aviador del grupo de bombardeo de Scripture, el teniente Theodore Bozarth, describió con más precisión lo que pensaba de esa misión la mayoría de los hombres de la 13.ª Ala de Combate. Sería la tercera misión del ala en tres días: Bremen, Marienburg y ahora Münster. «Estábamos demasiado cansados para preocuparnos de una manera u otra».[39]

Harry Crosby no tenía programado volar a Münster. Tanto él como su piloto, el capitán Everett Blakely, se estaban recuperando de su espectacular aterrizaje forzoso en la costa inglesa de regreso de Bremen. La mañana de la misión de Münster, Crosby decidió requisar un avión con daños de combate y volar a localidad costera de Bournemouth para descansar un poco de la contienda al lado del mar. Antes de despegar, Crosby llamó al meteorólogo de la base, el capitán Cliff Frye, y acordó un código para que le pasaran un informe telefónico de la incursión de Münster.

A las 16.00 h, Crosby llamó a Frye: «¿Han vuelto todos mis amigos del pase?».[40]

No hubo respuesta.

«¿Algunos han tenido un cambio permanente de estación?».

«Sí, todos menos uno».

Frye perdió entonces la compostura. «Egan ya no está. Tu vieja tripulación se ha perdido. Todo el grupo se ha esfumado. La única que volvió fue la nueva tripulación del 418.º [Escuadrón] [A su piloto] le llaman Rosie».[41]

EL TENIENTE ROBERT «ROSIE» ROSENTHAL NO SE FORMÓ CON LAS DOTACIONES originales del 100.er Grupo. Procedentes de una reserva de reemplazos en Inglaterra, su tripulación y él fueron asignados en agosto al grupo para cubrir las pérdidas de la incursión de Ratisbona. «Cuando llegué, el grupo no estaba bien organizado –recordó Rosenthal–. Era un equipo pendenciero, lleno de personajes. «Chick» Harding era un tipo maravilloso, pero no imponía disciplina estricta, ni en tierra ni en el aire».[42] Rosenthal no voló una misión durante treinta días. «Nadie vino a examinarme y a comprobar que estuviera preparado para volar misiones de combate. Al fin, mi comandante de escuadrón, John Egan, me hizo volar en una formación de práctica. Lo hacía a la derecha de su avión. Había hecho un montón de vuelo en formación durante mi entrenamiento y me sentía frustrado; estaba desesperado por entrar en guerra. Puse el ala de mi aeroplano pegada a la derecha del avión de Egan y allí donde iba él, allí iba yo. Cuando aterricé, Egan me dijo que quería que fuera su ala».[43]

Rosenthal había estudiado en la Universidad de Brooklyn, no lejos de su casa en Flatbush. Extraordinario atleta, había sido capitán de los equipos de fútbol americano y de béisbol y, tiempo después, fue admitido en el salón de la fama de su instituto. Tras graduarse *summa cum laude* en la facultad de Derecho de Brooklyn, se incorporó a un destacado bufete de abogados de Manhattan. Apenas empezaba a adaptarse a su nuevo trabajo cuando los japoneses bombardearon Pearl Harbor. A la mañana siguiente, se alistó en el Cuerpo Aéreo del Ejército.

Tenía 26 años, hombros anchos, rasgos marcados y el cabello oscuro y ondulado. Un chico de gran ciudad que adoraba el *hot jazz*, pese a que caminaba arrastrando los pies como un granjero, con los dedos girados al interior […] y no tenía ni un ápice de cinismo neoyorquino. Era tímido y fácil de incomodar, aunque ardía de determinación. «Leí *Mein Kampf* en el colegio y vi los noticieros de las multitudinarias concentraciones nazis en Núremberg, en las que Hitler se paseaba en un vehículo descapotable entre los vítores enloquecidos de la muchedumbre. Eran los rostros de la multitud lo que me sorprendió, las miradas de adoración. No era solo Hitler. Toda la nación había enloquecido; había que detenerla».[44]

«Soy judío, pero no es solo eso. Hitler era una amenaza para la gente decente de todo el mundo. Además, sentía un tremendo orgullo por los ingleses. Se enfrentaron solos a los nazis durante la batalla de Inglaterra y el *Blitz*. Leía con avidez los diarios en busca de noticias de la guerra y oía las emisiones en directo de Edward R. Murrow acerca del bombardeo de Londres. Estaba ansioso por ir

allí».

«Cuando llegué al fin, pensé que estaba en el centro del mundo, en el lugar donde se agrupaban las democracias para derrotar a los nazis. Estaba justo donde quería estar».

«Rosie» Rosenthal no compartía tales pensamientos con sus compañeros de tripulación, unos tipos simples que desconfiaban de lo que ellos llamaban pensamiento profundo. Nunca supieron qué había en su interior, qué era lo que le hacía volar y combatir con ardiente resolución. En un momento posterior de la guerra, ya como uno de los aviadores más condecorados y famosos de la 8.ª, se propagó por Thorpe Abbotts el rumor de que su familia estaba en un campo de concentración alemán. Alguien le preguntó de forma directa; respondió que todo eso «no eran más que tonterías».[45] Toda su familia –madre, hermana, cuñado y sobrina (su padre había fallecido hacía poco)– estaba en Brooklyn. «No tengo razones personales. Todo lo que he hecho o espero hacer se debe estrictamente a que odio la persecución […] un ser humano debe cuidar de otros seres humanos, pues de lo contrario no habría civilización».

En la reunión informativa previa a Münster, «Rosie» recordó que el blanco era el núcleo ferroviario de la ciudad, no los alojamientos de los obreros. «Estaba cerca del centro de la ciudad; moriría gente inocente, como sucede en todas las guerras».[46]

En aquella brumosa mañana de octubre, el avión de «Rosie» era el tercero de la pista, en fila con el resto de las máquinas destructoras de treinta toneladas, que, con motores rugientes, se disponían a despegar a intervalos de medio minuto. «Rosie» y su dotación volaban una aeronave nueva, Royal Flush. Su avión habitual, Rosie's Riveters,****** había sufrido daños de gravedad en combate en las misiones de Bremen y Marienburg. Los hombres eran supersticiosos y les inquietaba volar en un bombardero que no conocían. «Rosie» los reunió bajo un ala y los tranquilizó.

«Cuando las compuertas de la bodega de bombas se cierran detrás de ti, sabes que eres prisionero de esa nave».[47] Así es como describió Denton Scott, corresponsal de *Yank*, el miedo que muchos aviadores sintieron esa mañana en la línea de despegue. «Solo tres factores pueden romper ese encarcelamiento, y son, por este orden: desastre por explosión y lanzarse en paracaídas a una segunda prisión, muerte, o retornar sanos y salvos».

A las 11.11 h de la mañana, las ruedas del avión de cabeza de Brady, M'lle Zig Zig, con el comandante Egan en el puesto del copiloto y el teniente John Hoerr, copiloto de Brady, en el asiento plegable, se separaron del suelo. Con la panza repleta de bombas, el avión superó a duras penas los árboles del final de la pista. Era la primera vez de Brady en posición de cabeza y no se sentía preparado. Egan también estaba incómodo. Se había dejado su cazadora de la suerte. A «Buck» Cleven, el amigo al que estaba vengando, nunca le gustó porque no

estaba limpia.

Los 53 bombarderos de la 13.ª Ala de Combate se reunieron sobre Great Yarmouth. El 100.º formó tras el 95.º, que iba en cabeza, y voló al sudeste para unirse a las otras alas de combate; la formación de bombarderos se componía de 275 B-17. Sobre el mar del Norte, cuatro bombarderos dieron media vuelta alegando problemas mecánicos. La formación reducida contaba ahora con 36 ametralladoras menos del calibre 12,7 mm. Esto podía significar mucho en un combate aéreo. Sin embargo, nadie parecía preocupado. «Nos sentíamos cómodos con el trayecto –recordó el teniente Douglas Gordon-Forbes, bombardero del Cabin in the Sky, del 390.º Grupo de Bombardeo–. Era la primera vez que teníamos escolta de cazas sobre Alemania y rebosábamos confianza».[48]

Los alemanes disponían de una cadena de estaciones de radar que abarcaba desde Noruega al norte de Francia y supieron que los estadounidenses venían desde el momento en que los aviones empezaron a agruparse sobre Anglia Oriental. Una vez los bombarderos cruzaron la frontera neerlandesa y sobrevolaron las bien definidas ciudades de Westfalia, hallaron un intenso fuego antiaéreo, la llamada *flak*, abreviatura de *Fliegerabwehrkanonen*, o cañones de defensa contra aviones. Egan vio a Brady hacer la señal de la cruz. Segundos más tarde, un fragmento de metralla de un cañón antiaéreo nazi mató a uno de los artilleros laterales.

En el momento en que la formación del 100.º se acercó al Punto Inicial (Initial Point, IP) –el lugar en el que los pesados aeroplanos se alineaban para la pasada de bombardeo– Egan comunicó al grupo que los Thunderbolt «volvían al granero»,[49] pues habían alcanzado el límite de su radio de acción. Tras girarse a la derecha para ver cómo alabeaban las alas en señal de buena suerte, Egan miró al frente y gritó: «¡Dios mío! ¡Interceptores a las doce en punto! ¡Parece que vienen a por nosotros!».[50] Unos 200 cazas germanos los atacaron de frente, sin romper el contacto. Estuvieron a una fracción de segundo de colisionar con los bombarderos.

El avión de cabeza de Brady fue el primero en ser alcanzado. Frank Murphy, que volaba en el morro de vidrio del Aw-R-Go justo detrás del M'll Zig Zig, vio «una horrorosa explosión»[51] bajo el avión de Brady y contempló con mudo horror cómo la Fortaleza herida se precipitaba en un picado vertiginoso y dejaba una estela de humo negro y combustible. Tiempo después, Egan describió la escena en el destrozado aeroplano: «[Nuestro bombardero] vino desde el morro con aspecto descompuesto y nos dijo que teníamos que abandonar la formación porque "Hambone" Hamilton tenía numerosos agujeros y quería volver a casa [...] Le aseguré que habíamos dejado la formación».[52]

Mientras Brady pugnaba por mantener estable su aparato para que la dotación tuviera una «plataforma» desde la que saltar, Egan supervisó la maniobra de «abandonar la nave». Tan pronto como empezó a hablar por el interfono, el

avión estalló en llamas. Envió abajo a John Hoerr a ayudar a «Hambone» Hamilton, de 19 años, a salir por la escotilla de escape delantera, situada en el suelo del aparato. A continuación, Egan y Brady pusieron el piloto automático y corrieron hacia la compuerta de bombas. En pie sobre la estrecha y precaria pasarela que separaba los dos compartimentos principales de la bodega, Egan miró abajo, hacia el suelo, y gritó: «Adelante, Brady […] yo soy el hombre con más antigüedad a bordo».[53] Pero Brady quería ser el último; era su nave y su tripulación. «Discutimos un poco más –dijo Egan– y, entonces, aparecieron los agujeros mejor ordenados que jamás hayas visto, una fila a unos dos centímetros bajo nuestros pies, a todo lo largo de la puerta de la bodega de bombas. Eran signos de puntuación de calibre 7,7. Dije, "Nos vemos, Brady" […] salto, cuento hasta uno y tiro del cordón más o menos a la altura de la torreta ventral. El paracaídas se abrió como una seda y las pelotas estaban intactas».[54]

Segundos más tarde, Egan vio a tres cazas germanos separarse de los bombarderos e ir a por él. Abrieron fuego con sus cañones, lo alcanzaron y le llenaron de agujeros el paracaídas. Desaparecieron, dijo, solo cuando pensaron «que [estaba] muy muerto […] no sabían que soy irlandés».[55] Cuando tocó tierra, Egan avistó a unos soldados enemigos que se dirigían hacia él. Se deshizo del paracaídas y del aparatoso equipo de vuelo y desapareció entre unos bosques.

«Hambone» Hamilton aterrizó a menos de kilómetro y medio de distancia. Aun así, los dos hombres nunca establecieron contacto. Hamilton yacía solo en el suelo y seguía sangrando profusamente. Sin embargo, estaba convencido de que no era su día para morir; minutos antes había logrado escapar casi de milagro de las fauces de la muerte.

Cuando el teniente Hoerr fue al morro del aeroplano a ayudar a Hamilton, halló al bombardero herido colgando de la escotilla de escape, fuera del avión, con solo 6000 metros de aire entre sus pies colgantes y un fin aterrador. Con el pulmón perforado, Hamilton no tenía fuerzas para abrir la escotilla de escape con sus manos, por lo que se puso en pie sobre esta y giró la manecilla de apertura. Cuando la compuerta se abrió, cayó por ella, pero el arnés del hombro derecho de su paracaídas se enredó con la empuñadura y quedó colgando fuera del bombardero, con la hélice del motor interior a escasos centímetros de su cabeza.

Después de un tenso forcejeo, Hoerr pudo liberar a Hamilton de la puerta de escape y ambos descendieron a tierra en sus paracaídas, donde fueron capturados por soldados alemanes. Pidieron una ambulancia y Hamilton fue conducido a Münster. El nieto del conductor, un muchacho de unos 15 años, le apuntó en la cabeza con un largo rifle de caza durante los treinta minutos que duró el trayecto.

Más o menos en ese mismo momento, la dotación del bombardero de Rosenthal, Royal Flush, estaba en los minutos finales de lo que un comandante aéreo calificó de «la más feroz batalla aérea de esa guerra, o de todos los tiempos».[56] Pese a que apenas duró cuarenta y cinco minutos, no hubo casi nada

en la guerra europea que igualara su furia concentrada. Esa tarde, la 8.ª Fuerza Aérea se enfrentó a lo que el teniente Gordon-Forbes consideró «la mayor concentración de cazas nazis jamás lanzada contra una formación de bombarderos estadounidenses».[57]

La Luftwaffe empleó nuevas tácticas y armas. Atacó unos pocos grupos de bombardeo para así maximizar el número de derribos y disparó misiles aire-aire contra las densas cajas de combate. El 100.º, que volaba en la peligrosa posición inferior de su ala, encajó el grueso del ataque. Segundos después de que el aparato de Brady fuera alcanzado, toda la formación del 100.º quedó dispersa por bandadas de cazas monomotores y por cohetes disparados por aviones bimotores que volaban en paralelo a los bombarderos, fuera del alcance de sus potentes ametralladoras. Douglas Gordon-Forbes describió uno de estos terroríficos ataques con cohetes: «Vinieron hacia nosotros bolas rojas de fuego, que dejaban largas estelas de humo blanco y pasaban a toda velocidad con un gran silbido [...] varios fallaron por poco nuestra nave y uno pasó a apenas un metro bajo el morro de plexiglás en el que estaba sentado».[58]

Volando en solitario, los bombarderos del 100.º fueron presa fácil para los determinados pilotos enemigos, algunos de los cuales volaban sobre las casas de sus familias en Westfalia. «Los cazas alemanes fueron a por el 100.º, una oleada tras otra –recordó Frank Murphy–. Varias veces giré la cabeza y cerré los ojos en espera de una colisión frontal».[59] Aunque era la vigésimo primera misión de Murphy, nunca había visto tantos cazas a la vez, ni siquiera sobre Ratisbona. La Luftwaffe jamás había rechazado una incursión de la 8.ª Fuerza Aérea. «Pienso que este ataque buscaba obligarnos a retirarnos por primera vez»,[60] dijo más tarde «Rosie» Rosenthal.

En siete minutos, el 100.º dejó de existir como unidad organizada de combate. A pesar de ello, un puñado de sus aviones, entre ellos los de Murphy y Rosenthal, alcanzaron el blanco y arrojaron su carga explosiva. Las bombas de 225 kilos empezaron a caer en el centro de la ciudad justo cuando las campanas de la catedral tocaban a vísperas. «Vamos a 6500 metros de altura –escribió un joven piloto– y las largamos, y no tenemos la más remota idea de lo que ocurre cuando impactan».[61]

Los cazas interrumpieron su ataque cuando los bombarderos entraron en el denso campo de *flak* sobre el blanco, pero cuando los aviones restantes del 100.º dieron media vuelta hacia su punto de reagrupamiento con los 95.º y 390.º Grupos de Bombardeo, la Luftwaffe reapareció en masa. «Casi tan pronto como viramos hubo una explosión detrás de mí y caí derribado al suelo –recordó Murphy–. Sentí como si alguien me hubiera sacudido con un bate de béisbol y me hubieran vertido un cubo de agua hirviendo. Fue un momento de absoluto terror. No sabía si estaba herido de gravedad y me pregunté si iba a morir».[62] Tumbado sobre un lecho de casquillos calientes de su ametralladora Browning,

Murphy se tambaleaba y resbalaba sin control. Miró hacia arriba y vio al copiloto Glenn Graham. Se había quitado la máscara de oxígeno y le hacía señales de que lo siguiera. Graham tiró del bloqueo de seguridad de la escotilla delantera situada en el morro del avión, la abrió de un puntapié y saltó. Murphy hizo una pausa, miró hacia la tierra, que parecía estar «a más de 160 kilómetros de distancia»[63] y poco a poco descendió con los brazos por la abertura. «De repente, se hizo un silencio mortal. Ya no había más estruendo de batalla, no había armas que disparaban, ni hedor de cordita, sin rugir de motores forzados, sin conversaciones por el intercomunicador».[64] Entonces, los aviones del 390.º Grupo de Bombardeo pasaron justo por encima de Murphy y el cielo entró en una erupción de fuego y estallidos de metal. Las baterías antiaéreas que rodeaban la ciudad abrieron fuego sobre el 390.º y los aviones de caza se lanzaron a rematarlos. «Yo manejaba ahora mi ametralladora y no tuve que buscar a los cazas –recordó el bombardero Gordon-Forbes–. Estaban por todas partes».[65]

Todo el cielo era «un fantástico panorama de negras explosiones de *flak*, B-17 ardiendo y estallando, girando y cayendo peligrosamente»,[66] dijo el teniente William Overstreet, copiloto de la Fortaleza Situation Normal, un nombre poco adecuado. «Era como volar a través de una chatarrería aérea»,[67] observó el artillero de una Fortaleza. Había tantos paracaídas que a Gordon-Forbes le pareció un asalto aerotransportado. También caían hacia tierra hombres arrancados de sus aviones antes de ponerse los paracaídas; se precipitaban al suelo retorciéndose, azotados por el viento. «¿Qué le ocurre a tu cuerpo cuando caes desde 8000 metros? –se preguntó un aviador al ver descender entre las nubes a hombres a los que conocía– ¿Mueres durante el descenso o estás consciente [...] y caes aullando hasta estrellarte?».[68]

Los estrategas de preguerra preveían que la guerra de los bombarderos sería una batalla de máquina contra máquina, con escaso contacto humano. Sin embargo, dado que cada misión de la 8.ª Fuerza Aérea era una invasión del Reich, aviadores abatidos como «Hambone» Hamilton se encontraron cara a cara con el enemigo en su suelo, antes de que el primer infante estadounidense cruzara la frontera germana; y los combates aéreos tenían una intimidad siniestra parecida a la del combate a corta distancia sobre el terreno. En cierto momento de la furiosa batalla sobre Münster, un caza alemán pasó junto al morro del Cabin in the Sky. «En esa fracción de segundo estuvo tan cerca que recuerdo que le miré a la cara y él me miró a mí –recordó Douglas Gordon-Forbes–. También parecía asustado».[69]

ESA TARDE, OTTO SCHUETT, DE 15 AÑOS, ASISTÍA A UNA EXHIBICIÓN equina a las afueras de Münster. Aprendiz de impresor, nació en Brooklyn, Nueva York, quizá no lejos del antiguo vecindario de Rosenthal. Sus padres regresaron a Alemania en 1931 y, en 1939, se mudaron de Lubeca a Münster, donde su padre era una

figura destacada del Partido Nazi. Poco después del estallido de la contienda, Otto se incorporó a las Juventudes Hitlerianas, donde ostentaba orgulloso el cargo de jefe de grupo.

Desde el recinto ferial de Münster, a cinco kilómetros del centro de la ciudad, Otto Schuett oyó llegar a los bombarderos, aunque eran difíciles de ver porque se fusionaban bellamente con el profundo cielo otoñal. «Desde nuestra posición vimos humo, en densas nubes, surgir […] del centro de la ciudad […] las bombas iban cayendo más y más cerca y comprendimos que nuestras vidas estaban en juego. Todos nos dispersamos y corrimos a refugiarnos, mientras las explosiones de las bombas y del fuego antiaéreo llegaban al *crescendo*. Me limité a tirarme boca acabo sobre el suelo».[70]

Durante una pausa del bombardeo, Schuett corrió a buscar un refugio mejor. Mientras lo hacía, vio caer el ala de un B-17, con sus hélices todavía girando, directo hacia donde estaba. El ala se estrelló en la tierra justo delante de él, «ardiendo con furia y emitiendo nubes de humo negro y grasiento […] yo estaba allí estirado en el polvo, esperando que la muerte llegara en cualquier momento».[71]

En el interior de la ciudad amurallada, Hildegard Kosters, una colegiala de 14 años, se aferraba a la vida en un refugio antiaéreo construido bajo la estación de tren. «La tierra sacudía, vibraba, temblaba y oscilaba con el impacto de las ondas expansivas. El búnker de sólido cemento temblaba y se agitaba hasta los mismos cimientos. Sin duda, el objetivo era la estación y el nudo ferroviario».[72]

«De repente, todas las luces se apagaron. Las personas –en su mayoría mujeres y niños– se apiñaron juntas como ovejas en el matadero, rezando, llorando y aullando de terror. Algunos habían enmudecido a causa del miedo».

«Fue un infierno»,[73] recordó un soldado alemán que estaba en Münster para un transbordo. «Podía escuchar por doquier los gritos de los heridos atrapados bajo las casas derrumbadas y en llamas. Casi todo el centro de la ciudad fue arrasado por completo y la principal estación ferroviaria sufrió graves daños».

Al mirar arriba, el soldado vio a los bombarderos atravesar las enormes nubes de humo que habían creado de regreso a Inglaterra. Pudo comprobar que algunos estaban dañados de gravedad.

«Teníamos un enorme agujero de cohete en el ala de estribor, dos motores fuera de servicio, mis dos artilleros laterales estaban gravemente heridos y también le habían dado a mi ametrallador de cola –explicó Rosenthal–. Después de abandonar el objetivo, los cazas volvieron a atacarnos. Nuestros artilleros no podían abatir a un avión enemigo si no tenían una plataforma estable, aunque si hubiera mantenido recto y estable el avión nos habrían derribado. Por lo que inicié una serie de maniobras, acciones evasivas de todas clases. El aparato estaba por todo el cielo. Supongo que al final los pilotos germanos se cansaron y decidieron ir por un blanco más fácil».[74]

La dotación empezó a gritar por el interfono que habían alcanzado al sistema de oxígeno y que tenían problemas para respirar. Rosenthal los mandó callar, ya que estaban bajando con tal rapidez que en pocos segundos ya no lo necesitarían. En ese momento, el copiloto Winfrey «Pappy» Lewis se giró y le pidió al ingeniero de vuelo un reporte acerca de la reserva de combustible. No obtuvo respuesta: los globos oculares del hombre flotaban en sus cuencas, un síntoma de falta de oxígeno. No volvió en sí hasta que cayeron por debajo de 3600 metros.

«En una situación como esta no piensas en morir –dijo Rosenthal–. Te centras en lo que tienes que hacer para salvar al aparato y a la tripulación. Te quitas de la mente todo lo demás. Estás asustado, pero hay una diferencia entre miedo y pánico. El pánico paraliza; el miedo da energía. Sudas –incluso a 32 º bajo cero– tu corazón bombea, actúas. En verdad, el único miedo que jamás experimenté durante la guerra fue a dejar en la estacada a mi tripulación».[75]

«La gente habla de valor, pero eso no es más que tonterías. Yo no fui valiente en la misión de Münster. Tenía una labor que cumplir, lanzar esas bombas y lo hice. Después de eso, mi única preocupación eran los otros nueve hombres de mi avión. ¿Cómo llevarlos de vuelta a la base?».

La batalla finalizó de forma tan repentina como empezó. «Justo delante de nosotros, solitarias estelas blancas de condensación anunciaron nuestra huida de la muerte –recordó Gordon-Forbes–. ¡Thunderbolts! Los nazis dieron media vuelta y pusieron pies en polvorosa».[76]

El 56.º Grupo de Caza[77] del coronel Hubert «Hub» Zemke –conocido como Zemke's Wolf Pack [la Manada de Lobos de Zemke]– despegó de su estación aérea de Suffolk bajo un tiempo pésimo para reunirse con los bombarderos en retirada. Su formación, junto con otras unidades de Thunderbolt, rechazó a los cazas germanos, la mayoría de los cuales estaban escasos de combustible y munición, y luego escoltaron a sus *big friends* [grandes amigos] a través del mar del Norte. El maltrecho avión de Rosenthal no podía mantener el ritmo del resto de la formación. Tuvo que volar solo.

El Royal Flush volaba sobre el mar del Norte a una altura peligrosamente baja y el navegante Ronald Bailey tenía problemas para avistar la costa inglesa en mitad de la repentina bruma de la tarde y tenía aún más difícil localizar Thorpe Abbotts, que tenía el mismo aspecto que todas las demás bases de bombarderos estadounidenses construidas en las inmediaciones. Cuando el Royal Flush se aproximó al campo entre negros bancos de nubes bajas, su dotación disparó bengalas rojas para indicar «heridos a bordo». Casi todo el mundo en la base corrió a las pistas a observar la llegada del maltrecho bombardero. Inquietos, escudriñaron el cielo en busca de más Fortalezas –esperaban ver llegar a las trece–, pero solo había una. «Rosie» aparcó la destrozada nave en la plataforma, el círculo de cemento donde estacionaba el bombardero. Salió por la bodega de bombas, fue hacia el oficial de inteligencia y le interpeló: «¿Siempre es así de duro?».[78] A

continuación, saltó a una ambulancia con sus dos artilleros heridos y los acompañó al hospital de la base. «No me sentía aliviado –confesó años después–. Me sentía culpable. ¿Por qué había vivido yo cuando todos esos hombres buenos habían muerto?».[79]

El artillero Loren Darling se recuperó con rapidez, pero su amigo John Shaffer tuvo que ser repatriado para que le extirparan metralla incrustada cerca del corazón. Más tarde, Rosenthal fue informado por las dotaciones de tierra de que había una bala de cañón sin explotar rodando en el interior de uno de los tanques alares del Royal Flush. Un miembro de su dotación especuló con que un trabajador esclavo de una factoría nazi de municiones habría saboteado el proyectil.

EN LA GUERRA DE BOMBARDEROS EUROPEA HABÍA DOS TIPOS DE VÍCTIMAS: los que eran bombardeados y los hombres que los bombardeaban. Los aliados mataron a casi 700 civiles en Münster el 10 de octubre de 1943,[80] en su mayoría residentes de casas medievales de las inmediaciones del centro ferroviario. La catedral de Münster solo sufrió daños leves y dos escuelas que encajaron impactos directos estaban milagrosamente vacías. Otto Schuett regresó a su vecindario, a escasos centenares de metros de la catedral; solo se mantenía en pie la fachada de su casa y los aturdidos supervivientes, entre ellos su familia, empezaban a salir de los refugios subterráneos; llevaban consigo a los muertos. Para la gente sobre el terreno, habían sido cuarenta y cinco minutos de terror desesperado. En esos mismos cuarenta y cinco minutos, la 13.ª Ala de Combate, ella sola, perdió 25 de las 30 Fortalezas destruidas ese día; 300 muchachos que no volvieron a sus camastros.*******

Las frías cifras no logran transmitir el trauma inimaginable en el interior de los bombarderos derribados, o en los aviones dañados como el Royal Flush, que regresaron de Alemania con tripulantes que sostenían la mano de sus amigos masacrados y temían que no llegaran a tiempo para que los salvaran los médicos. No había sanitarios a 8000 metros, ni hombres con brazaletes de la Cruz Roja que corrieran a auxiliar a sus compañeros acribillados. Aviadores que no sabían casi nada de primeros auxilios tenían que cuidarse entre ellos, así como de sí mismos. En la misión de Münster, un proyectil de *flak* casi le seccionó la pierna al teniente Paul Vance, piloto del Miss Carry. Se vendó la herida él mismo usando el cable de su interfono a modo de torniquete y, a continuación, supervisó a su copiloto durante la pasada de bombardeo y el viaje de retorno a Inglaterra. El teniente Robert Sabel, el piloto del 390.º Grupo de Bombardeo que tenía sus reservas con respecto a bombardear una ciudad un domingo, regresó con el Rusty Lode. Tenía más de 750 agujeros de bala y de antiaéreos y apenas fuel para dos minutos en los depósitos. Tres de sus tripulantes, desesperados, habían saltado en paracaídas sobre Alemania cuando la situación parecía irremediable. Pese a ello,

Sabel trajo de vuelta al Rusty Lode con dos motores y aterrizó a ciegas en Thorpe Abbotts, a kilómetros de su base, con cuatro de sus tripulantes muertos en la sala de radio sobre un gran charco de sangre.

LA TARDE DEL RAID DE MÜNSTER METIERON A TODA PRISA LOS EFECTOS personales de los *bomber boys* que no habían vuelto en bolsas y vaciaron sus literas. En menos de una hora, ya no había signo alguno de que jamás hubieran existido. Incapaz de dormir, Robert Rosenthal entró en el club de oficiales. No bebía, pero tenía una honda necesidad de compañía. El lugar estaba casi vacío y los hombres permanecían sentados en silencio, sin saber cómo reaccionar. «Rosie» tampoco sabía cómo.

Ya tarde esa noche, Harry Crosby miró el camastro vacío de John Brady e hizo algunos números. De los 140 oficiales que habían comenzado las operaciones desde Thorpe Abbotts apenas cuatro meses antes, solo quedaban tres volando misiones. En la última semana, el 100.º había perdido casi 200 hombres, entre ellos dos jefes de escuadrón: Cleven y Egan. Esto era casi la mitad de sus aviadores. El grupo se había ganado su *nom de guerre*: el «Sangriento 100.º».[81] ¿Cómo, se preguntaba Crosby, había podido sobrevivir?

Esa noche, Frank Murphy se hacía la misma pregunta. Tenía el brazo derecho lleno de esquirlas de metralla y le dolía el tobillo de su accidentado aterrizaje en paracaídas, pero estaba vivo. Estaba sentado en la pequeña zona de retención de una base de cazas de la Luftwaffe en compañía de una treintena de aviadores estadounidenses que habían sido capturados ese día. Los estadounidenses hablaban con calma con algunos de los pilotos germanos que les habían derribado. «Se mostraron bastante corteses con nosotros y creo que nosotros hicimos bien en serlo con ellos».[82] Los alemanes parecían mostrar particular interés en hablar con un prisionero, el teniente John Winant, piloto del 390.º Grupo e hijo del embajador estadounidense en Gran Bretaña, John G. Winant padre.

Una vez se marcharon los pilotos de la Luftwaffe, los prisioneros estadounidenses empezaron a debatir cuánto tiempo iban a ser «invitados» de los alemanes. Nadie dudaba de que los aliados ganarían la contienda, pero hasta el último aviador de la sala sabía que la 8.ª Fuerza Aérea estaba perdiendo la guerra aérea. Podrían ser prisioneros hasta un máximo de diez años, dijo uno de ellos. «¡Dios mío, diez años! –dijo Murphy en voz alta–. Seré un viejo cuando vuelva a casa».[83]

A la mañana siguiente, llevaron a John Winant a una instalación para prisioneros especiales. Murphy y los otros aviadores abatidos fueron conducidos a Münster y marcharon entre muchedumbres enfurecidas por las calles que conducían a la estación de tren que los prisioneros habían bombardeado. Su destino era el Dulag Luft,********* el centro de interrogatorios de la Luftwaffe,

en las afueras de Fráncfort. A su llegada, los oficiales fueron confinados en solitario y los tuvieron recluidos aislados mientras duró el interrogatorio. Por tanto, Frank Murphy ignoraba que John Egan y Gale Cleven estaban en ese momento en el Dulag Luft y Egan y Cleven tampoco sabían que él también estaba allí.

Egan, que había evitado a los alemanes unos días antes de ser capturado, estaba en una celda estrecha y sin calefacción no muy lejos de la de Cleven. Su única compañía era «algo así como un millón de pulgas».[84] Tras nueve días de confinamiento solitario e incesantes rondas de interrogatorio, Cleven fue enviado junto con una «purga» de otros prisioneros al Stalag Luft III, un campo de prisioneros para oficiales de las fuerzas aéreas estadounidense y británica en la ciudad de Sagan, Silesia. Los hombres viajaban en simples vagones que habían sido utilizados para el transporte de ganado y el hedor a estiércol fresco ahogaba. Dado que el transporte de prisioneros tenía baja prioridad, los vagones se enganchaban a un convoy de carga tras otro y a menudo los dejaban parados en vías secundarias. El trayecto de 480 kilómetros duró tres días.

El Stalag Luft III se hallaba en un denso bosque de pinos a las afueras del pequeño pueblo de Sagan, a unos 150 kilómetros al sudeste de Berlín. Cuando Cleven llegó allí en la mañana del domingo 23 de octubre, hubo una reunión del 100.º, el cual, hacia el final de la contienda, tuvo casi un millar de aviadores en campos de prisioneros germanos. La mitad del escuadrón original de Cleven estaba preso en Sagan; Frank Murphy y John Brady también estaban allí. Howard «Hambone» Hamilton, bombardero de Brady, estaba en un hospital alemán. Cuando le dieron el alta tras una larga recuperación, lo enviaron a un segundo campo para oficiales, el Stalag Luft I, en Barth, en el Báltico.

Tres días después de la llegada de Cleven, los guardias del campo anunciaron la presencia de un nuevo grupo de aviadores estadounidenses en la puerta de entrada. Cleven los vio desfilar en dirección a un vallado cercano. Al ver a Johnny Egan, le gritó: «¿Por qué demonios has tardado tanto?».[85]

«Es lo que te pasa por ser un sentimental»,[86] respondió Egan a voces.

Al principio los tuvieron en complejos separados, acordonados con alambre de espinas y torres de vigilancia, pero, cuatro meses más tarde, los reunieron en el complejo oeste, donde el oficial estadounidense de mayor rango era su antiguo jefe, el contundente coronel Darr «Pappy» Alkire. Después de que le quitaran el mando del 100.º fue a Inglaterra y, poco tiempo antes, lo derribaron mientras comandaba una unidad de Liberator en el teatro de operaciones del Mediterráneo. Cleven y Egan volvían a ser compañeros de habitación, como durante su entrenamiento, aunque ahora combatían una guerra diferente, esta vez contra el aburrimiento y el hastío… Hacia el final, durante el despiadado invierno de 1945, libraron una lucha a la desesperada por sobrevivir mientras todo el edificio nazi se derrumbaba a su alrededor.

«Estuvo bien ver a Egan y algunos de los muchachos de mi escuadrón –recordó Cleven en relación con sus primeros días en Sagan–. Habíamos pasado juntos momentos duros. También conocí a algunos tipos de los primeros grupos de bombardeo estadounidenses que llegaron a Inglaterra. Aunque para nosotros la guerra estaba siendo penosa, esos hombres habían sufrido más. Mientras nosotros nos entrenábamos en Estados Unidos, ellos volaban misiones suicidas. Nadie sabía nada. No había tiempo; el país entró en guerra tan rápido. Eran navegantes que no sabían navegar, bombarderos que no podían darle al blanco, artilleros que no sabían tirar. Y sus comandantes ignoraban cómo derrotar a la Fuerza Aérea alemana o cómo dejar de perder tantos hombres».[87] «No había muchos de estos tipos en Sagan, pero tampoco había muchos en Inglaterra durante el verano anterior a nuestra llegada». Uno de los pioneros de la 8.ª Fuerza Aérea fue el teniente Walt Kelley, hijo de un barman de Norristown, Pensilvania. Era piloto del 97.º Grupo de Bombardeo, la primera formación de bombardeo pesada de la 8.ª Fuerza enviada a Inglaterra. «Cuando llegamos a Inglaterra, la RAF nos dijo que nos volarían el culo si […] hacíamos bombardeo diurno –recordó. Sin embargo, estábamos listos para la acción y queríamos demostrar nuestra valía en combate […] estábamos impacientes para que llegara el gran día. No tuvimos que esperar mucho. El 17 de agosto de 1942 amaneció bello y soleado».[88]

NOTAS

1 Halpert, S., 1997, 44.
2 Keegan, J., 1993, 37-38.
3 Bernard R. Jacobs, memorias inéditas, Eisenhower Center, Nueva Orleans, LA [en adelante EC].
4 Smith, S., 2005, 67.
5 Citado en Hastings, M., 1989 (1979), 116.
6 Nanney, J. S., 1998, 20; Malcolm Grow, en Cowdrey, A. E., 1994, 233; para los servicios médicos de las Fuerzas Aéreas del Ejército, *vid*. Craven, W. F. y Cate, J. L. (eds.), vol. 7, cap. 13, [en adelante AAF].
7 Levitt, S., 7 noviembre de 1943: «The Squadron Leader», *Yank*, 6-7.
8 *Ibid.*
9 Entrevista del autor con Gale W. Cleven, 2 de abril de 2003.
10 Levitt, S., *op. cit.*, 6.
11 Entrevista del autor con Gale W. Cleven, 2 de abril de 2003.
12 Entrevista del autor con James P. Thayer, 22 de marzo de 2003.
13 Lay, B. jr., 6 de noviembre de 1943, 9-11, 85-88.
14 *Ibid.*
15 Entrevista del autor con Gale W. Cleven, 28 de marzo de 2003.
16 *Ibid.*
17 Crosby, H. H., 1993, 148.
18 Citado en Murphy, F. D., 2001, 124.

19 Entrevista del autor con Gale W. Cleven, 2 de abril de 2003.
20 Crosby, H. H., *op. cit.*, 148, 46.
21 *Ibid*.
22 Entrevista del autor con Gale W. Cleven, 2 de abril de 2003.
23 Entrevista del autor con Gale W. Cleven, 8 de marzo de 2003, diario de Gale Cleven, en posesión de su autor.
24 *Ibid*.
25 Sheridan, J. W., 1946, 94-95; Crosby, H. H., *op. cit.*, 163.
26 *Ibid*.
27 Callahan, J. F. (ed.), 1947, 66; entrevista del autor con Gale W. Cleven, 8 de marzo de 2003.
28 *Ibid*.
29 Crosby, H. H., *op. cit.*, 167.
30 «Munster, October 10, 1943», 519.332, Air Force Historical Research Agency, [en adelante AFHRA]; entrevista del autor con el general Thomas Jeffrey, 27 de marzo de 2003; Field Order Number 113, 3rd Bomb Group Division, National Archives, College Park, Maryland [en adelante NA].
31 *Ibid*.
32 Callahan, J. F. (ed.), *op. cit.*, 66.
33 Entrevista del autor con Gale W. Cleven, 2 de abril de 2003.
34 Citado en Hawkins I. L. (ed.), 1999, 79-80.
35 *Ibid*., 80.
36 *Ibid*., 74-75.
37 *Ibid*.
38 *Ibid*.
39 Citado en *ibid*., 78.
40 Crosby, H. H., *op. cit.*, 168.
41 *Ibid*.
42 Entrevistas del autor con Robert Rosenthal, 21 de marzo de 2002; 29 de marzo de 2003.
43 *Ibid*.
44 Entrevista del autor con Robert Rosenthal, 29 de marzo de 2003.
45 Entrevista del autor con Robert Rosenthal, 22 de marzo de 2003.
46 Entrevista del autor con Robert Rosenthal, 29 de marzo de 2003; «The Bombardment Group», GP-100-HI, May 1945, 14, AFHRA.
47 Scott, D., 14 de marzo de 1943: «A Yank Reporter Takes a Flight to Lorient», *Yank*, 14.
48 Gordon-Forbes, D. I., «The Battle That Beat the Luftwaffe», en Carl Spaatz Papers, Library of Congress [en adelante Spaatz MSS].
49 Callahan, J. F. (ed.), *op. cit.*, 66-67.
50 *Ibid*.
51 Murphy, F. D., *op. cit.*, 167.
52 Callahan, J. F. (ed.), *op. cit.*, 67-68.
53 *Ibid*.
54 *Ibid*.
55 *Ibid*.
56 Entrevista del autor con el general Thomas Jeffrey, 27 de marzo de 2003.
57 Gordon-Forbes, D. I., *op. cit.*, Spaatz MSS.
58 *Ibid*.
59 Citado en Hawkins I. L. (ed.), *op. cit.*, 100; entrevista del autor con Frank Murphy, 23

de enero de 2002.
60 Entrevista del autor con Robert Rosenthal, 29 de marzo de 2003.
61 Stiles, B., 2001, 104.
62 Entrevista del autor con Frank Murphy, 23 de enero de 2002.
63 *Ibid*.
64 Murphy, F. D., *op. cit*., 168-169.
65 Gordon-Forbes, D. I., *op. cit*., Spaatz MSS.
66 Citado en Hawkins I. L. (ed.), *op. cit*., 134.
67 *Ibid*., 124-125.
68 Halpert, S., *op. cit*., 105.
69 Gordon-Forbes, D. I., *op. cit*., Spaatz MSS.
70 Citado en Hawkins I. L. (ed.), *op. cit*., 134-135.
71 *Ibid*.
72 *Ibid*., 136.
73 *Ibid*., 138.
74 Entrevista del autor con Robert Rosenthal, 20 de marzo de 2002.
75 *Ibid*.
76 Gordon-Forbes, D. I., *op. cit*., Spaatz MSS.
77 56.º de Zemke: «Tactical Commanders Report, October 10, 1943, 65th Fighter Wing», 519.332, AFHRA.
78 Entrevista del autor con Robert Rosenthal, 29 de marzo de 2003.
79 *Ibid*.
80 Pérdidas en Münster: «Munster Losses», Spaatz MSS; Freeman, R. A., 2000 (1970), 77; Nilsson, J. R., 1946, 58; Hawkins I. L. (ed.), *op. cit*., 181-182.
81 Crosby, H. H., *op. cit*., 171; Nilsson, J. R., *op. cit*., 27, 58.
82 Entrevista del autor con Frank Murphy, 30 de noviembre de 2005.
83 Murphy, F. D., *op. cit*., 180.
84 Entrevista del autor con Gale W. Cleven, 12 de abril de 2003.
85 Entrevista del autor con Gale W. Cleven, 3 de abril de 2003.
86 *Ibid*.
87 Entrevista del autor con Gale W. Cleven, 12 de abril de 2003.
88 Citado en Astor, G., 1997, 36.

* N. del T.: Frase hecha. Alude a las dos principales ligas de béisbol. En inglés de Estados Unidos, «estar en las Grandes Ligas» significa estar en la categoría más selecta y más dura de una actividad o deporte.

** N. del E.: La adaptación cinematográfica, de 1949, fue dirigida por Henry King y está protagonizada por Gregory Peck, que interpreta una versión ficcionada del comandante Armstrong.

*** N. del E.: Se refiere a *Vuelo de águilas*, dirigida en 1941 por Michael Leisen y protagonizada por Ray Milland, William Holden y Veronica Lake.

**** N. del T.: Se refiere a una táctica muy común en combate aéreo. Consiste en atacar con el sol a la espalda, de este modo, el adversario queda deslumbrado y no ve al enemigo hasta que no lo tiene encima y no puede reaccionar ni ejecutar maniobras evasivas.

***** N. del E.: Era el obispo católico Clemens August von Galen (1878-1946). Entre julio y agosto de 1941, Galen denunció, en una serie de homilías, el programa nazi de asesinatos masivos de deficientes mentales (de nombre en clave Aktion 4). Fue declarado beato por Benedicto XVI en 2005.

****** N. del T.: Alusión y juego de palabras con uno de los carteles propagandísticos más celebrados de toda la Segunda Guerra Mundial, *Rosie the Riveter*, «Rosita la remachadora», en homenaje a los millones de mujeres que se incorporaron a la industria bélica.

******* N. del A.: Aunque los registros germanos indican que solo perdieron 22 cazas, muchos de ellos, sin duda, a manos de los Thunderbolt de Zemke, los artilleros de la 8.ª Fuerza Aérea reivindicaron la destrucción de 183 cazas enemigos. A la 13.ª Ala de Combate, por sí sola, se le acreditaron 105 «victorias». Los líderes de la Fuerza Aérea comprendieron que, en esta batalla, como en las otras, sus artilleros reivindicaron unas cifras de aparatos germanos desaforadamente optimistas. Durante toda la guerra se tomaron medidas para reducir el número de victorias, pero estas siempre pecaron por exceso. Existe también la sospecha de que la Luftwaffe eliminó pruebas de haber encajado pérdidas mayores. Nadie sabrá nunca cuántos aviones germanos se perdieron el 10 de octubre, aunque historiadores fidedignos estiman que la cifra osciló entre 60 y 90.

********* N. del E.: Un Dulag Luft (*Durchgangslager der Luftwaffe*) era un campo transitorio para interrogar a los aviadores aliados capturados antes de ser enviados a un campo de prisioneros de guerra o Stalag Luft. Un ejemplo muy ficcionado de estos últimos es en el que se interna a los prisioneros británicos y estadounidenses de la película *La gran evasión* (John Sturges,1963).

CAPÍTULO 1
LA MAFIA DE BOMBARDEROS

El bombardero siempre pasará.

Stanley Baldwin, primer ministro británico

Grafton Underwood, 17 de agosto de 1942

La primera de la docena de Fortalezas que despegó de la pista fue el Butcher Shop, pilotada por Paul W. Tibbets jr., de 27 años y natural de Miami, Florida. El comandante Tibbets era el mejor piloto del 97.º Grupo y lideraba el asalto inaugural de la que fue la mayor ofensiva estadounidense de bombardeo de toda la guerra. Tres años más tarde, el 6 de agosto de 1945, Tibbets despegó desde una remota isla del Pacífico occidental rumbo a Hiroshima, Japón, donde lanzó una sola bomba que contribuyó al terrible clímax de una contienda de seis años que destruyó las vidas de sesenta millones de personas en todo el mundo.

El jefe de la 8.ª Fuerza Aérea, el general de división Carl «Tooey» Spaatz, estaba presente para observar el despegue del 97.º acompañado de los escépticos observadores de la Royal Air Force y de casi tres docenas de reporteros británicos y estadounidenses. «Habría sido un muy mal momento para pifiar una misión»,[1] manifestó más tarde Tibbets. Este no volaba su aeronave de siempre, Red Gremlin, ni tenía a su tripulación habitual, que incluía a dos de los hombres que le acompañaron a Hiroshima a bordo del Enola Gay: el bombardero Thomas Ferebee y el navegante Theodore «Dutch» Van Kirk. Su dotación selecta había sido elegida por la persona sentada a su lado en la cabina del Butcher Shop: el coronel Frank A. Armstrong jr., jefe del 97.º y hombre de férrea voluntad. La estricta disciplina de Armstrong mejoró la eficiencia combativa de las tripulaciones apenas entrenadas y enviadas a toda prisa a Inglaterra durante el mes precedente. Después de la guerra, su amigo, el teniente coronel Beirne Lay jr., comandante de aviación y popular escritor que hizo famoso a «Buck» Cleven

por su valor en la misión de Ratisbona, usó a Armstrong como modelo para el general Frank Savage, el personaje principal de *Almas en la hoguera*. En esta novela y película de Hollywood, Savage, interpretado por Gregory Peck, se derrumba bajo la tensión del mando, pero Armstrong nunca lo hizo. Los hombres del 97.º Grupo lo temían e idolatraban por igual. Le llamaban «Butcher» [carnicero], pero el hostil comandante lo convirtió en un cumplido y lo utilizó para dar nombre a su avión.

En la reunión informativa previa, Armstrong les comunicó a sus dotaciones que iban a iniciar una ofensiva de bombardeo diurno cuya intensidad iría aumentando sin cesar hasta destrozar la voluntad y la capacidad combativa del enemigo. A los observadores británicos presentes en la sala de reuniones esto debió de parecerles un alarde de bravuconería estéril. En ese momento, la 8.ª Fuerza Aérea disponía de menos de un centenar de bombarderos en Inglaterra y su entrada en la contienda se retrasó siete semanas hasta que Armstrong, oprimido por la creciente presión de Washington para meter a los estadounidenses en la pelea, consideró por fin que sus tripulaciones estaban preparadas. No lo estaban, y lo sabía, aunque tendrían que despegar. La Luftwaffe se había dedicado a dejar caer mensajes desafiantes sobre los dos diminutos aeródromos de la 8.ª Fuerza Aérea, Grafton Underwood y la vecina base de Polebrook en los que se podía leer la pregunta: «¿Dónde están los bombarderos americanos?».[2] «Ahora lo van a ver»,[3] les dijo Armstrong a sus aviadores antes de enviarlos en sus aeroplanos. «Manteneos juntos ahí arriba y en mi cola y os aseguro que haremos daño a los hunos y volveremos sanos y salvos». Nadie en la sala cuestionó sus palabras.

Butcher Shop alzó el vuelo hacia las 15.30 h. Justo detrás, en el avión de cabeza del segundo elemento de seis Fortalezas, estaba el Yankee Doodle. Sentado en la cabina de radio del aeroplano iba el general de brigada Ira Eaker, jefe del Mando de Bombarderos de la 8.ª Fuerza Aérea. Un texano de rasgos marcados y seductora sonrisa, Eaker había sido piloto de caza en el Cuerpo Aéreo del Ejército, en el que había establecido un puñado de récords aeronáuticos en época de paz, aunque jamás había entrado en combate. Su viejo amigo y compañero de póker «Tooey» Spaatz había querido liderar esa misión histórica, pero tenía conocimiento de la existencia de ultra, la palabra clave con la que se identificaba la información de alto secreto producto del descifrado de las comunicaciones enemigas, de modo que el alto mando aliado consideró demasiado arriesgado enviarle sobre territorio enemigo, en particular después de lo que había ocurrido el mes precedente.

El 4 de julio, seis dotaciones del 15.º Escuadrón de Bombardeo de la 8.ª Fuerza Aérea, una unidad de bombarderos ligeros enviada en mayo a Inglaterra a entrenarse en aparatos británicos, lanzó, en compañía de un número similar de tripulaciones de la RAF, un ataque a baja altura sobre los aeródromos germanos

de los Países Bajos, que estaban bien defendidos. La incursión fue ordenada por el teniente general Henry H. «Hap» Arnold, comandante de las Fuerzas Aéreas del Ejército de Estados Unidos, y contó con el apoyo entusiasta del presidente Franklin D. Roosevelt.* Arnold pensó que el glorioso 4 de julio sería el día ideal para que los estadounidenses asestaran su primer golpe a los nazis, pero Spaatz no disponía de aviones en Inglaterra durante la primera semana de julio. Las dotaciones del Día de la Independencia volaron bombarderos Douglas A-20 de fabricación estadounidense vendidos a la RAF, a los que denominaba Boston. Dos de los doce Boston con tripulaciones estadounidenses, y uno con dotación británica, no regresaron y el capitán de las USAAF Charles C. Kegelman a duras penas pudo volver con su acribillado aeroplano.

Pese a que, en teoría, esta había constituido la primera incursión de combate de la 8.ª, desde el punto de vista de Spaatz no había sido más que una demostración propagandística provocada por la presión de la prensa norteamericana y británica, la cual creía que el frente interior de ambos países necesitaba un estímulo psicológico. «Los camarógrafos y la prensa escrita lograron por fin lo que querían […] y todo el mundo pareció quedar satisfecho»,[4] escribió con amargura Spaatz en su diario, tras imponer a Kegelman la Cruz por Servicios Distinguidos, la segunda medalla al valor de la nación.

La misión asignada a Tibbets era diferente y mucho más importante. Los cuatrimotores pesados, el corazón de la fuerza de bombardeo de la 8.ª, iban a salir por primera vez y a gran altitud. Esta sería la prueba inicial de la nueva forma de guerra que Arnold, Spaatz y Eaker habían contribuido a desarrollar. Los estrategas del Cuerpo Aéreo llevaban años planeándolo y tramándolo y habían volado misiones de ensayo en Estados Unidos, pero ahora, escribió Eaker a Arnold antes de la misión, «[nuestra] teoría de que el bombardeo diurno es factible estaba a punto de ser puesta a prueba al poner en juego vidas de hombres».[5]

El objetivo era un núcleo ferroviario cercano a Ruan, la ciudad del noroeste de Francia donde Juana de Arco fue quemada en la hoguera. Era un recorrido rutinario, una misión de penetración superficial con cobertura de cazas Spitfire británicos durante la ida y la vuelta. Sin embargo, Spaatz estaba preocupado. Churchill estaba presionando a Roosevelt para que disolviera la recién establecida 8.ª Fuerza Aérea y ordenase que sus bombarderos se sumaran a las incursiones nocturnas sobre las ciudades industriales del Ruhr. Si el bombardeo no era bueno y Armstrong perdía aviones, el primer ministro podía salirse con la suya.

De pie junto a Spaatz en la plataforma de observación de la torre de control de Grafton Underwood, los oficiales de la RAF observaban inquietos. En sus primeras incursiones, sus bombarderos Wellington y Blenheim volaron a la luz del día y los cazas germanos los hicieron pedazos. Y las veinte Fortalezas que los estadounidenses les habían enviado el año precedente habían dado un rendimiento pésimo en combate. Spaatz, sin embargo, consideraba que había

sido una prueba injusta para un arma capaz de ganar la guerra. Por razones de seguridad, las Fortalezas británicas no habían sido equipadas con las miras Norden, muy secretas, y carecían de la potencia de fuego defensiva de los modelos más nuevos de B-17. Por su parte, los británicos volaban a alturas excesivas para evitar la *flak*, lo cual garantizaba ataques de escasa precisión y problemas mecánicos a causa del frío paralizante por encima de los 9000 metros. Con todo, los británicos seguían sin convencerse del potencial de combate del avión. Mientras las doce Fortalezas americanas desaparecían entre las nubes que cubrían Grafton Underwood, un *Flight Lieutenant* de la RAF, un escocés corpulento, le comentó al oficial estadounidense que tenía al lado: «¡Muchacho, tendremos mucha suerte si conseguimos que vuelva alguno!».[6]

No hubo problemas durante el trayecto hasta el gran nudo ferroviario en el Sena, con cielos despejados y sin cazas alemanes. De regreso, las Fortalezas hallaron un puñado de Messerschmitt, Me109, cazas monoplazas rápidos y de poderoso armamento, pero los Spitfires, sus iguales en combate, los rechazaron. Solo un Me109 se situó a tiro de las Fortalezas y recibió una ráfaga de ametralladora del Birmingham Blitzkrieg. Era evidente que los cazas enemigos «eran reacios a combatir a nuestras Fortalezas a corta distancia –explicó Eaker a un crédulo corresponsal de la revista *Life*–. Y puedo entender el porqué. Nunca habían visto a nuestros nuevos B-17 y ver grandes bocas de fuego apuntando a todos los ángulos les dio motivos sobrados para ser cautelosos».[7]

En Grafton Underwood, Spaatz escudriñaba los cielos en busca de los aviones de retorno. Cualquier baja sería un revés y perder a uno o dos de sus jefes principales, Eaker y Armstrong, calamitoso. Poco antes de las siete en punto, pudieron atisbarse puntos negros en la distancia. Spaatz los contó: solo había once… Entonces, un duodécimo apareció de repente. Todos habían regresado.

Mientras los bombarderos pasaban a baja altura sobre la minúscula torre de control con forma de caja donde se habían vuelto a congregar los altos mandos, podían verse con claridad los recién pintados nombres en las secciones delanteras: Baby Doll, Peggy D, Heidi Ho, Johnny Reb… Grandes nombres para grandes aviones. Su lenguaje entusiasta era comparable a la confianza de sus tripulaciones, muchachos estadounidenses demasiado jóvenes y novatos para estar asustados. En cuanto las Fortalezas tocaron suelo, las dotaciones de tierra del 97.º Grupo corrieron al campo a recibir a los atacantes de Ruan. «Todo el mundo gritaba, saltando como niños, dándose palmadas en la espalda»,[8] recordó el oficial de relaciones públicas de la Fuerza Aérea, William R. Laidlaw. Incluso el oficial escocés de la RAF se contagió del estado de ánimo: «¡Santo Dios! ¿Qué te dije? –gritó desde su observatorio de la torre–. ¡Ningún maldito yanqui se perdería nunca la cena!».[9]

Una vez que el Yankee Doodle quedó estacionado en su plataforma, Eaker se despojó de la ropa de vuelo, encendió un cigarro y fue a reunirse con la prensa.

«Una golondrina no hace verano»,[10] declaró, pero la gran sonrisa de su rostro lo decía todo. Era indudable que estaba complacido con los resultados y feliz, por fin, de haber podido volar una misión de combate… «¡Nunca me había divertido tanto en mi vida!». Tras revisar las fotografías aéreas de los daños, anunció que el bombardeo había sido «excepcionalmente bueno»[11] para unas dotaciones novatas. El coronel Armstrong se mostró más entusiasta aún: «Arrasamos Ruan»,[12] manifestó a los reporteros, con lo que estableció una norma de exageración que caracterizaría los reportes oficiales de la Fuerza Aérea para el resto de la contienda.

Solo una Fortaleza sufrió daños por *flak* y apenas hubo dos bajas, las dos causadas por una paloma solitaria que chocó contra el morro de plexiglás de una Fortaleza de una pequeña formación de bombarderos enviada esa misma tarde a desviar a los cazas germanos de la fuerza principal. El impacto destrozó el plexiglás y causó heridas leves al navegante y al bombardero. Sus cortes superficiales fueron la primera sangre vertida por las tripulaciones de los bombarderos pesados estadounidenses de una campaña de casi mil días en la que perecieron unos 26 000 tripulantes de la 8.ª Fuerza Aérea.

Después de reportar a la sección de inteligencia con respecto a la operación, las tripulaciones, todavía vestidas con los pesados uniformes de vuelo, se reunieron con los reporteros y revivieron la misión «como un equipo de fútbol satisfecho».[13] Esa noche hubo un ambiente «de sábado tras el “gran partido” en la base».[14] El héroe del momento fue el sargento primero Kent West, artillero ventral del Birmingham Blitzkrieg, al que se le reconoció el derribo de un caza germano. Aunque más tarde lo cambiaron por «dañado», Eaker hizo traer sus ametralladoras gemelas y las colgó, como si fuera la cornamenta de un ciervo, en la pared de su cuartel general de Wycombe Abbey, una antigua escuela femenina situada en una vieja finca de High Wycombe, al oeste de Londres.

«Fue un paseo –dijo Walt Kelley, hijo de un tabernero, que voló en el Heidi Ho–. Estábamos engallados cuando despegamos y lo estábamos aún más cuando aterrizamos. Hubo mucha excitación y preguntas de la prensa. Varios aviones dieron pasadas sobre la pista antes de aterrizar».[15]

Nunca más fue igual. Un mes más tarde, cuando los estadounidenses fueron más allá del radio de acción de los Spitfire, los pilotos de caza enemigos empezaron a derribar de los cielos a los bombarderos de Eaker con alarmante regularidad. Algunos de los entusiastas muchachos que brindaron por su primer éxito en el lodo de «Grafton Undermud»** como llamaban a su mal drenada base, yacían ahora en sus tumbas. Un año exacto después desde la misión de Ruan perecieron en los cielos sobre Ratisbona y Schweinfurt cinco veces más bombarderos y aviadores estadounidenses que los que habían volado en esa primera misión desde Grafton Underwood, el pequeño aeródromo que recibía su nombre de la localidad vecina, una aldea de las Midlands de noventa y nueve almas.

Así y todo, en un aspecto importante, Ruan resultó precursor. Con esta incursión, los jóvenes de los aeroplanos asumieron la carga de la guerra de bombardeo estadounidense de manos de los generales y de su personal de apoyo en tierra, los jefes que elegían los objetivos y planificaban las misiones. Antes de cada incursión, las dotaciones aéreas recibían detallados informes acerca de la meteorología, las defensas enemigas y la localización de los blancos, pero, una vez en el aire, las tripulaciones estaban solas, en otro mundo. «El plan más perfecto no puede imponerse a su fracaso»,[16] dijo William Laidlaw.

A partir del comienzo del otoño de 1942, las dotaciones de bombardeo estadounidenses iniciaron su aprendizaje de la guerra aérea por experiencia y experimento; cada misión era un ejercicio de práctica. Era de un tipo especial, diferente a la de las fuerzas de tierra. Una vez enviados al combate, los *bomber boys* no podían reportar información a su cuartel general que pudiera servir para reconfigurar el plan de batalla. La matanza era demasiado rápida para eso y estaba demasiado alejada del mando central. Y no había refuerzos: cada misión era casi un esfuerzo máximo. Los hombres que iban al objetivo tenían que regresar combatiendo. En el aire, las dotaciones estaban solas, obligadas a tomar sus propias decisiones si el plan maestro de la misión se desbarataba, cosa que casi siempre ocurría en el caos cegador del combate. Como escribió el coronel Laidlaw: «En una campaña aérea estratégica, ningún militar –ni siquiera los jefes aéreos más experimentados, con el mejor estado mayor sobre la tierra– pueden identificar los blancos por sí solos».[17] El tiempo, la condición mecánica de los aparatos, la intensidad de la defensa, el entrenamiento y la estabilidad mental de las tripulaciones y al menos una docena de otras variables determinaban qué sería bombardeado y quién moriría, en tierra y en el aire.

La infantería y la marina contaban con siglos de experiencia acumulada en la que basar su estrategia de batalla. Aunque en la Primera Guerra Mundial ambos bandos emplearon primitivos aviones de bombardeo y en la década de 1930 Japón, Alemania e Italia lanzaron bombardeos terroristas con bombarderos en picado contra ciudades y aldeas de China, España y el norte de África, antes de la Segunda Guerra Mundial ninguna nación había librado nunca una guerra de bombardeo a gran escala. Como escribió en 1942 el novelista John Steinbeck: «De todas las armas, la Fuerza Aérea es la que debe actuar con menos precedentes, con menos tradición».[18]

El coronel Budd J. Peaslee, uno de los jefes legendarios de la 8.ª, argumentó que los historiadores apenas han identificado grandes líderes aéreos porque estos rara vez ejercen el mando una vez que sus efectivos están en el aire y porque la decisión de un general nunca produjo una victoria decisiva. En la Fuerza Aérea, era la pericia y el valor de los reducidos equipos de combate lo que marcaba la diferencia en batalla. «Ellos tenían –escribió Peaslee– poder y autoridad muy por encima de su edad, rango y experiencia».[19]

«EL ATAQUE SOBRE RUAN –ANUNCIÓ AL DÍA SIGUIENTE EL GENERAL «HAP» Arnold– demuestra la validez de nuestra política de bombardeo de precisión de objetivos estratégicos frente al bombardeo en masa (*Blitz*) de grandes áreas de tamaño ciudad».[20] Se estaba adelantando. Sería necesario probar el bombardeo diurno de precisión en misiones más duras, con mal tiempo y contra una defensa decidida. La historia de la guerra aérea estadounidense contra Alemania es la historia de un experimento: el ensayo de una nueva idea de guerra que había sido convertida en dogma mucho antes de que Paul Tibbets llegara al Reino Unido. «La primera misión de bombardeo fue poco más que un gesto –señaló Budd Peaslee–, aunque llevó consigo las esperanzas y sueños de dos décadas de aviadores estadounidenses».[21]

El dominio del aire

En la guerra moderna, existen dos tipos principales de bombardeo aéreo: estratégico y táctico. Según la definición de la Fuerza Aérea: «El bombardeo estratégico golpea a la economía del enemigo; trata de inutilizar su potencial bélico mediante golpes a su producción industrial, la moral civil y sus comunicaciones. El bombardeo táctico es el apoyo aéreo inmediato del movimiento de fuerzas de aire, tierra o mar».[22] La 8.ª Fuerza Aérea llevó a cabo los dos tipos de ataque, aunque al inicio de la guerra sus líderes esperaban dedicarse casi en exclusiva al bombardeo estratégico.

Arnold, Eaker y Spaatz eran discípulos del difunto William «Billy» Mitchell, el padre fundador del poder aéreo estadounidense. En 1927, el mismo año en que Paul Tibbets, de 12 años de edad, recibió su bautismo de vuelo en un biplano de carlinga abierta manejado por un piloto de exhibición que vestía una elegante bufanda de seda blanca y un ajustado casco de cuero, «Billy» Mitchell se dedicaba a escribir y dar conferencias acerca de una terrorífica idea que cambiaría el mundo: la guerra de bombarderos. Fue este planteamiento el que dio lugar a la teoría de bombardeo estratégico que el comandante Tibbets ensayó por vez primera en los cielos de Ruan.

El poder aéreo estadounidense nació en la Primera Guerra Mundial y «Billy» Mitchell fue su profeta. Fue el primer aviador estadounidense que llegó al Frente Occidental y voló sobre las líneas enemigas y también fue el primero de sus compatriotas en comprender plenamente el potencial destructivo de la guerra de bombarderos. Hijo de un senador por Wisconsin y nieto de un magnate del ferrocarril de la Edad de Oro, Mitchell encarnaba el sueño de todo agente de prensa: atractivo, intrépido y extrovertido, un campeón de polo que hablaba francés a la perfección y que vestía botas altas de caballería y caros uniformes de sastrería. A los 18 dejó la universidad para combatir en la Guerra Hispano-Estadounidense de 1898 y, una década más tarde, escribía entusiastas reportajes

en los que urgía al ejército hipomóvil con el que sirvió en Cuba a que desarrollara una moderna sección aérea. En 1916, el año en que aprendió a volar a la tardía edad de 36 años, fue nombrado jefe de la diminuta sección aeronáutica del Cuerpo de Transmisiones del Ejército de Estados Unidos, la primera fuerza aérea estadounidense. Dos años más tarde, ya como general de brigada, organizó y dirigió la sección de ultramar del nuevo Servicio Aéreo del Ejército de Estados Unidos, la organización mayor que reemplazó a la sección aeronáutica y que precedió al aún más grande Cuerpo Aéreo del Ejército, formado en 1926. En Francia, Mitchell devino un líder de combate de élite, audaz e innovador, y era idolatrado por jóvenes pilotos como Carl Spaatz, al que Mitchell recomendó para la Cruz por Servicios Distinguidos tras abatir a tres aeroplanos enemigos. Sin embargo, Mitchell adquirió su mayor fama con su defensa de nuevas ideas en torno al poder aéreo.

Su primera experiencia bélica fue el acontecimiento que le cambió la vida. Tras convivir en las trincheras con la infantería, tuvo la oportunidad de volar sobre las posiciones del enemigo con un piloto francés. «En nuestro aeroplano podíamos cruzar las líneas de los ejércitos enfrentados en pocos minutos –escribió–, mientras que los ejércitos llevaban tres años empeñados en esta pugna, inmóviles e impotentes para avanzar».[23] En opinión de Mitchell, «el arte de la guerra ha muerto. El desgaste, o la matanza gradual del enemigo, es todo lo que son capaces de hacer los ejércitos terrestres».[24]

Tan pronto como el general John J. «Black Jack» Pershing llegó a Francia al mando de la Fuerza Expedicionaria Estadounidense (American Expeditionary Forces, AEF), Mitchell le hizo una audaz propuesta: emplear el poder aéreo para golpear a los alemanes detrás de sus líneas y dejar fuera de combate aeródromos y fuentes de suministro. Era una forma de aplicar «el aeroplano a la estrategia de [William Tecumseh] Sherman de llevar la guerra a la economía y a la población del enemigo»,[25] escribió el historiador Russell F. Weigley. Al principio, Mitchell no consiguió nada de Pershing, quien consideraba a la infantería la reina de las batallas y a su pequeña y lastimosa fuerza aérea un arma de reconocimiento y apoyo de mínimo valor militar. No obstante, en los últimos meses de contienda, una vez que el poder aéreo estadounidense creció desde la nada a tener algo más de entidad –750 aparatos, el 10 por ciento del esfuerzo aliado–, Pershing le permitió usar cazas y bombarderos aliados en masa como apoyo de dos importantes ofensivas de infantería en Saint-Mihiel y en el Mosa-Argonne. «La ofensiva aérea que Mitchell organizó en el Mosa-Argonne en septiembre [1918] fue la acción más grande de este tipo en toda la guerra –escribió «Hap» Arnold en sus memorias–. Hasta entonces, el combate aéreo había sido librado principalmente por pilotos individuales […] [este] fue el primer poder concentrado de ataque aéreo jamás creado».[26]

Arnold ansiaba estar allí para ver triunfar a su amigo. Había querido

participar en la guerra desesperadamente. Graduado de West Point, fue uno de los cuatro primeros pilotos del Ejército, pues aprendió a volar con los hermanos Wright, Orville y Wilbur, en su escuela de vuelo de Dayton, Ohio; en 1912, Arnold ganó el codiciado trofeo Mackay por sus extraordinarios vuelos militares de ese año. Sin embargo, dado que formaba parte del estado mayor del Servicio Aéreo, lo consideraban demasiado valioso como planificador para enviarlo a ultramar. Los amigos le llamaban «Hap», abreviatura de *happy* [feliz] porque siempre llevaba fijada en el rostro una enigmática sonrisa, aunque su semblante benigno ocultaba un temperamento volcánico y un entusiasmo de cruzado en defensa de la aviación militar estadounidense. Fue uno de los primeros y más fervorosos partidarios de «Billy» Mitchell.[27]

Tanto Arnold como Mitchell estaban muy influidos por el mariscal del Aire Hugh Trenchard, padre fundador de la RAF y su primer comandante. Aunque la Primera Guerra Mundial fue, sobre todo, una contienda de pilotos de caza, Trenchard creía firmemente en la guerra de bombarderos, que consideraba el futuro. Cuando los germanos bombardearon Londres, primero con dirigibles (zepelines) y luego, en 1917, con bombarderos bimotores Gotha, y mataron a casi 1400 personas, Trenchard despachó bombarderos cuatrimotores Handley Page a atacar las ciudades renanas. En sus conversaciones con Trenchard, Mitchell se convenció de que Estados Unidos debería contar con lo mismo que los británicos habían creado tras el bombardeo de Londres: una fuerza aérea independiente, de igual estatus y poder a los contingentes de tierra y mar.

En el momento de la firma del armisticio, el 11 de noviembre de 1918, dos días después de que el primer escuadrón de bombarderos nocturnos estadounidenses apareciera en el frente, Mitchell estaba planificando asaltos estratégicos sobre territorio de Alemania, que emplearían bombas incendiarias y gas venenoso para destruir cosechas, bosques y ganado. «Estaba seguro de que, si la guerra continuaba, el poder aéreo la decidiría»,[28] escribió tiempo después.

Mitchell extraía sus ideas de múltiples fuentes. Una de ellas fue un comandante aéreo italiano, el general Giulio Douhet. Tres años después de que Mitchell retornara de la guerra, Douhet publicó su obra maestra, *El dominio del aire* (*Il dominio dell'aria*), el libro que le consolidó como el principal teórico mundial del poder aéreo. Mitchell nunca lo leyó, pero es posible que consultara fragmentos traducidos preparados por el Departamento de Guerra, y se carteaba con un amigo y compatriota de Douhet, Gianni Caproni, diseñador de aviones de bombardeo. Fuera cual fuese la naturaleza de su conexión, Mitchell compartía con Douhet ciertas suposiciones básicas acerca del poder aéreo. La experiencia de la Primera Guerra Mundial era fundamental: los dos aspiraban a poner fin a largas contiendas de desgaste y las matanzas cuerpo a cuerpo. Con el fin de acortar los conflictos, los dos proponían recuperar la primacía de la ofensiva. Los avances en la tecnología mortífera –la ametralladora, el gas tóxico, la artillería de

ánima rayada– había convertido los ataques de infantería contra posiciones atrincheradas en un suicidio. La solución a la que llegaron cada uno por su lado fue el poder aéreo: la victoria alada. Del mismo modo que la tecnología había entregado la ventaja a la defensa, ahora favorecería la ofensiva. El aeroplano, el arma ofensiva más grande jamás creada, rompería la hegemonía de la defensa. En una época en la que los estrategas alemanes, en reacción a la guerra estática que acababan de perder, estaban desarrollando en secreto una nueva forma de guerra basada en ataques rápidos con carros y vehículos acorazados, Mitchell y Douhet proponían ideas para una guerra relámpago desde los cielos.

Douhet insistía en que los conflictos del futuro serían breves, totales y «violentos en grado superlativo».[29] Los ganarían desde los cielos gracias a enormes flotas de bombarderos de largo radio de acción; el bando victorioso sería el que atacara primero y sin cesar hasta obtener el dominio del aire, y no solo mediante la destrucción de la fuerza aérea enemiga en combate, sino con la destrucción de sus bases aéreas, comunicaciones y centros de producción. En palabras de Douhet, «no basta con abatir todos los pájaros en vuelo si quieres eliminar la especie; todavía quedan los huevos y los nidos».[30] Destruir los huevos y los nidos era el bombardeo estratégico, el único tipo de bombardeo que defendía Douhet.

Una vez logrado el dominio del aire por medio de incursiones de bombarderos, no con aviones de caza, que, en opinión de Douhet, serían aniquilados por los bombarderos de la nueva era, los objetivos principales serían las ciudades industriales clave del enemigo, no sus ejércitos en campaña. Los ataques contra tales centros viales desbaratarían la moral civil, destruirían la capacidad de hacer la guerra del enemigo y producirían una capitulación piadosamente rápida, sin necesidad de contingentes ni de armadas. Mitchell y Douhet coincidieron en que, en la nueva guerra, «la nación al completo es, o debe ser considerada, una fuerza combatiente».[31] «La guerra –escribió Douhet– ya no es el choque entre ejércitos, sino entre naciones, entre poblaciones enteras. Ya no cabe admitir diferencia alguna entre beligerantes y no beligerantes [...] porque cuando las naciones están en guerra, todo el mundo participa en ella: el soldado que porta su arma, la mujer que carga proyectiles en una factoría, el granjero que cultiva trigo, el científico en su laboratorio».[32]

Douhet, un apasionado fascista, defendió la necesidad de la guerra total en términos más implacables que los que Mitchell utilizó jamás. No había lugar para la moralidad en la nueva guerra. Sería una matanza rápida, sin piedad ni sentimentalismos. «Las limitaciones impuestas a los llamados medios bélicos inhumanos y atroces no son más que hipocresía demagógica internacional [...] la guerra –escribió– debe considerarse de forma no emotiva como una ciencia, por más terrible que resulte».[33] Tal y como ha observado un historiador moderno: «Uno siente [en la obra de Douhet] el abandono final y aterrador del soldado de cualquier sentido de responsabilidad por las consecuencias políticas y sociales de

sus acciones bélicas».[34]

Por primera vez en la historia del conflicto armado moderno a los civiles se les consideraba blancos militares y no solo por su valor como productores, sino también porque eran fáciles de intimidar. Tanto Douhet como Mitchell estaban convencidos de que los civiles carecían de fortaleza suficiente para soportar la guerra vertical librada con alto explosivo, dispositivos incendiarios y gases venenosos, el equivalente de su generación, en lo relativo a la capacidad de generar terror, de la guerra atómica. Aportaban como prueba el pánico y el terror de las masas provocados en Londres y Colonia por los bombardeos aéreos de la Primera Guerra Mundial, incursiones de mucha menor entidad con respecto a las que ambos planeaban para futuros conflictos.[35] Las nuevas contiendas serían decididas con rapidez, argumentaba Douhet, precisamente porque «los golpes decisivos serán lanzados contra los civiles, el elemento menos capaz de sostener a los países en guerra».[36]

En uno de los espeluznantes escenarios de Mitchell –el bombardeo de la ciudad de Nueva York– gases mortíferos liberados por bombas llenan el aire y se introducen en el metro, lo que provoca una evacuación masiva de la urbe. Los refugiados de Nueva York y otras grandes ciudades estadounidenses bombardeadas son incapaces de subsistir, de modo que el Gobierno se ve obligado a capitular.

Para Douhet y Mitchell, las contiendas rápidas reducen las bajas. La guerra, al hacerse más terrible, en realidad se torna más humana. Es mejor decidir una contienda infundiendo terror a la población «con un puñado de bombas de gas –escribió Mitchell–, que con los métodos actuales de despedazar a las personas con proyectiles de cañón y masacrarlas con bayonetas».[37] Mitchell llegó incluso a sugerir que los conflictos futuros podrían librarse no por grandes ejércitos, sino por cuadros de élite de guerreros aéreos, el moderno equivalente a «los caballeros con armadura de la Edad Media».[38] Esto también podría salvar vidas. Y la misma amenaza de la aniquilación total, argumentó adelantándose a los teóricos de la disuasión nuclear de la Guerra Fría, impediría el estallido de contiendas. «El poder aéreo trae consigo una nueva doctrina de guerra […] y una nueva doctrina de paz».[39]

Es en este punto donde se separan las ideas de Douhet y Mitchell. El primero presenta sus argumentos con un siniestro lenguaje darwinista. La guerra está en nuestra sangre y en nuestros huesos, forma parte de nuestra composición evolutiva; la paz es una entelequia. Douhet abogaba por la «destrucción despiadada desde el aire [de] […] grandes centros de población civil»,[40] con el objetivo de destruir no solo fábricas y sistemas de comunicación, sino toda «organización social».

Durante más de un siglo, los teóricos militares del mundo occidental han permanecido hechizados por el prusiano Carl von Clausewitz, que argumentó

que el objetivo supremo de la guerra es la destrucción de las fuerzas armadas del enemigo. Mitchell y Douhet cuestionaron este férreo dictamen. Un observador militar contemporáneo resumió muy bien su pensamiento: «La historia de la humanidad civilizada solo nos presenta tres […] inventos militares revolucionarios: disciplina, pólvora, y el aeroplano […] el aeroplano, por primera vez en la […] historia de los conflictos humanos, ha dado a la guerra los medios con los que golpear […] de forma directa al centro y fuente del poder [del enemigo] […] su ciudadanía, su capital, y sus centros industriales, comerciales y políticos […] sin tener primero que derrotar a las fuerzas armadas con las que trata de protegerse».[41]

Mitchell predijo que una nación dispuesta a construir una fuerza de bombardeo masiva para infligir golpes constantes y severos a la economía y población del enemigo podría poner fin a la próxima guerra antes de que infantería y marina tuvieran oportunidad de entrar en liza. Lo que no preveía, no obstante, era el bombardeo de precisión. El bombardeo de gran altura sería impreciso en extremo. Para alcanzar los blancos industriales, los bombarderos deberían «descargar sus huevos en pleno centro de las ciudades»,[42] según la frase del mariscal del Aire Trenchard, con lo que no solo liquidarían fábricas, sino también civiles inocentes.

Mitchell promocionó sus ideas con fervor de cruzado en el interior de la burocracia castrense, desde su puesto de jefe adjunto del Servicio Aéreo, y, fuera de esta, con una sucesión de libros, artículos y conferencias. De pie, sobre la tarima, utilizaba su bastón de empuñadura bañada en oro para explicar sus argumentos: el «Napoleón del Aire»,[43] fue como le llamó el humorista Will Rogers. Sin embargo, los grandes jefes del Ejército y la Marina se opusieron a sus ideas, pues consideraban al poder aéreo –el poder de la tercera dimensión– un mejor adjunto de la guerra de superficie tradicional. Mitchell los atacó con rencor, con lo que se enemistó con las mismas autoridades a las que trataba de convencer.

Las ideas de Mitchell acerca de la conducción de la guerra estaban adelantadas a la tecnología disponible. No había ningún bombardero en diseño, producción o servicio capaz de llevar a cabo el bombardeo estratégico de larga distancia. Como explicó en 1925 un experto militar, un bombardero «puede alcanzar una ciudad desde diez mil pies [3000 metros] […] si la ciudad es lo bastante grande».[44] Así y todo, Mitchell era un hombre moderno, un entusiasta de la tecnología: la ciencia y la ingeniería estadounidense, estaba convencido, pronto desarrollaría el bombardero que le convertiría en un profeta.

Mitchell vio cómo sus ideas se topaban con un segundo obstáculo, lo que un autor ha denominado «bloqueo moral».[45] Hacia finales de la Primera Guerra Mundial, el secretario de Guerra Newton D. Baker ordenó al Servicio Aéreo no emprender ataques aéreos que «tuvieran como objetivo el bombardeo

indiscriminado de la industria, el comercio o la población».[46] Hacer la guerra a los civiles, consideraba Baker, suponía violar arraigados ideales religiosos y humanitarios. Las encuestas públicas realizadas después mostraron un amplio consenso de la opinión pública. Además, la mayoría de los estadounidenses estaban cansados de guerra y no estaban dispuestos a apoyar que el Gobierno asignara cuantiosos desembolsos militares. Mitchell, con astucia, adaptó sus argumentos a favor de una Fuerza Aérea independiente al lenguaje de los recortes fiscales y de la defensa nacional. Una gran Fuerza Aérea con base en tierra, afirmaba Mitchell, podría defender las costas de la nación y sus remotas bases de Alaska, Hawái y las Filipinas de forma más efectiva y menos onerosa que la Marina, pues el coste de un acorazado equivalía al de un millar de aviones.

En aquella época, la ortodoxia militar dominante afirmaba que un avión no podía hundir un acorazado. Mitchell consideraba este argumento un sinsentido arcaico y presionó a sus partidarios en el Congreso para que obligaran a la Marina a ejecutar una serie de ensayos. En el más espectacular, en julio de 1921, su pequeña flota aérea logró hundir frente a los cabos de Virginia, con seis bombas de 900 kg, al acorazado germano capturado Ostfriesland. La Armada afirmó que la prueba no había sido justa: un buque anclado, con sus cañones inactivos, era un blanco fácil. Además, dado que el general Pershing encabezaba la lucha contra una Fuerza Aérea independiente, Mitchell tampoco consiguió nada del Ejército. De todos modos, siguió defendiendo sus argumentos con tal vehemencia que el Ejército se negó a renovar su puesto de jefe adjunto del Servicio Aéreo. En 1925, lo trasladó a una base remota en San Antonio, donde una de las paredes de su oficina era una letrina al aire libre para los administrativos. «La estancia de Mitchell en Texas –escribió un historiador– fue un poco como el exilio de Napoleón en Elba. Siguió conspirando y haciendo planes para continuar su lucha».[47] No obstante, al contrario que el pequeño emperador, no podía mantenerse quieto, «ni siquiera en pleno desierto». Hubo dos terribles accidentes aéreos militares que Mitchell atribuyó a la incompetencia y «negligencia criminal»[48] de los departamentos de Marina y de Guerra. Con esto provocó el consejo de guerra que sirvió de foro nacional para sus ideas. «No descansaría hasta convertirse en un mártir»,[49] dijo «Hap» Arnold, que acababa de asumir el puesto de jefe de relaciones públicas del Servicio Aéreo.

En el sensacionalista juicio, de siete semanas de duración, Spaatz y Arnold se jugaron sus carreras al testificar a favor de Mitchell; Ira Eaker, que tenía cierta formación jurídica, ayudó a organizar la defensa. Los tres reverenciaban a su jactancioso comandante, a pesar de sus excesos. Los aviadores de los rangos inferiores del escalafón apoyaban las ideas de Mitchell en relación con el poder aéreo, si bien unos pocos, como el teniente James H. Doolittle, consideraban que su estridencia perjudicaba su causa. «Como todos los zelotes, no toleraba ninguna opinión que no fuera la suya»,[50] escribió más tarde Doolittle.

Mitchell fue declarado culpable de hacer declaraciones públicas insubordinadas y fue suspendido de servicio durante cinco años. Sin embargo, para él, sus ideas eran más importantes que su carrera castrense. Dimitió del Ejército para continuar su lucha pública por una Fuerza Aérea independiente y orientada a la ofensiva. En las entrañas del poder, dependía de fieles como «Hap» Arnold para proseguir la «batalla de ideas»[51] entre los jóvenes oficiales aviadores y los poderes inmovilistas del Departamento de Guerra.

Arnold y su banda de inconformistas –la mafia de bombarderos, como se les ha llamado–[52] estaban unidos en su devoción a Mitchell y su puro amor al aire. Eran pioneros aéreos que lograron una sucesión de récords de vuelo, unos triunfos que gozaron de una amplia publicidad y que hicieron tanto como los escritos de Mitchell por demostrar el potencial del aeroplano militar. En 1929, Spaatz y Eaker conformaron la mitad de la dotación de un trimotor, Question Mark, que estableció un récord mundial de vuelo de larga duración gracias a la técnica revolucionaria de reabastecimiento en vuelo; permanecieron en el aire durante más de 150 horas. Siete semanas más tarde, volando con una cubierta sobre la carlinga, Ira Eaker fue el primer piloto en completar un vuelo intercontinental solo con instrumentos. Esta experiencia le hizo un mejor comandante de bombarderos durante la siguiente conflagración, cuando sus aviones tuvieron que volar en una de las meteorologías más caprichosas del mundo.

«Hap» Arnold no estaba dispuesto a dejarse superar por sus amigos más jóvenes. A la edad de 48 años, en 1934, lideró diez bombarderos bimotores en un vuelo sin escalas de ida y vuelta desde el estado de Washington a Alaska, una hazaña asombrosa en una época en la que casi no había rutas aéreas a través de las remotas montañas subárticas. Al año siguiente fue ascendido a general de brigada y asumió el mando de la principal unidad de combate del Cuerpo Aéreo, la 1.ª Ala de Bombardeo, en March Field, California. Al mismo tiempo, Eaker y Arnold siguieron cursos de periodismo en la Universidad del Sur de California y escribieron de forma conjunta tres libros en torno a poder aéreo, todos ellos bajo la fuerte impronta de Mitchell. Tal y como habían predicho los diarios en la época del consejo de guerra de Mitchell, el «“mitchellismo” continuará después […] de que Mitchell se haya ido».[53]

La mafia de bombarderos

Tras la muerte de «Billy» Mitchell, en 1936, su reputación perduró en las conferencias de los instructores de la Escuela Táctica del Cuerpo Aéreo de Maxwell Field de Montgomery, Alabama.[54] Era la primera escuela profesional para aviadores y planificadores aéreos del mundo y se convirtió en caldo de cultivo de las nuevas ideas de bombardeo estratégico. El teniente coronel Harold

L. George, principal teórico del bombardeo de la facultad, definió la misión de la escuela a sus alumnos en los siguientes términos: «No pensamos en combatir la anterior guerra […] Nos ocupamos de determinar cómo se utilizará el poder aéreo en la próxima».[55] En sus contactos con el Departamento de Guerra, los comandantes aéreos seguían hablando del bombardero como arma defensiva, pero en Maxwell Field prevalecían las ideas ofensivas. Era mitchellismo, aunque con alguna diferencia. El coronel George y sus colegas rechazaban el argumento de Mitchell y de Douhet de que el bombardeo debía ejercer un mayor impacto sobre la moral que sobre la producción. Mientras que Mitchell y Douhet defendían la destrucción de los centros económicos decisivos del enemigo, para ellos el único blanco debía ser la industria aeronáutica del país. ¿Cuáles eran los puntos fuertes esenciales de la infraestructura de una nación industrial moderna y cómo podían dejarlos fuera de servicio? Los visionarios del aire de Maxwell Field dieron una respuesta directa a tales preguntas y, al hacerlo, definieron algo nuevo y explícitamente estadounidense: el bombardeo diurno de precisión.

Diseñaron un nueva «filosofía» de la guerra antes incluso de que el Cuerpo Aéreo empezara a probar en secreto el invento que lo hizo posible. Se trataba de la mira Norden, el arma secreta más importante de Estados Unidos antes del Proyecto Manhattan.[56] La mira, destinada a aviones navales embarcados, fue diseñada en 1931 por un solitario ingeniero neerlandés, Carl L. Norden. Su esposa le recriminaba ser un «mercader de la muerte»,[57] a lo que Norden respondía que ejecutar el bombardeo preciso salvaría vidas. Dos años después de que la Armada iniciara las pruebas de la mira, el Ejército la encargó para los aviones destinados a la defensa costera y acabó gastando cerca de 1500 millones de dólares –el 65 por ciento del coste del Proyecto Manhattan– en la compra de 90 000 dispositivos. Cuando las dotaciones de la 1.ª Ala de Bombardeo de «Hap» Arnold los probaron en los cielos claros y secos del desierto de Mojave, en California, quedaron sorprendidos por su precisión.

Aquí tenían el avance tecnológico revolucionario que la facultad de Maxwell Field estaba esperando. El instrumento estabilizado por giroscopio de Carl Norden, que computaba deriva y ángulo de lanzamiento, haría más efectivo y más humano al bombardero de gran altura. Esto es lo que empezaron a sostener en 1935, el año que supieron de su existencia. Pero había un problema. El Departamento de Guerra preveía que la mira Norden sería un arma defensiva, que solo sería instalada en los bombarderos que protegían el litoral norteamericano de una invasión por mar. La mafia de bombarderos tenía otros planes. Ahora era posible bombardear ciudades con precisión quirúrgica, argumentaban, con ataques dirigidos a sedes económicas clave tales como plantas de generación de electricidad y refinerías de petróleo. Esto revirtió el argumento de «Billy» Mitchell de que el bombardeo de gran altura tenía que ser indiscriminado. «La idea de matar a millares de hombres, mujeres y niños [es] del

todo repugnante para los modos estadounidenses»,[58] escribió el comandante Haywood S. Hansell, uno de los lumbreras de Maxwell y futuro estratega de bombardeos y comandante durante la guerra. Es más, Hansell agregó que matar civiles era inefectivo desde un punto de vista militar. Las poblaciones eran malos objetivos para las bombas porque estas, al contrario de lo que decían Douhet y Mitchell, tenían una estoica capacidad de resistencia. Además, se podían evacuar de las ciudades o cobijarlas en refugios antiaéreos públicos, mientras que las industrias eran frágiles, inmóviles y casi indefendibles.*** Era un tipo de guerra adaptado al carácter estadounidense. «[Este] combinaba escrúpulos morales, optimismo histórico y avances pioneros en tecnología, tres características en todo punto estadounidenses»,[59] escribió el historiador John Keegan.

El Departamento de Guerra prohibió a los teóricos emergentes de Maxwell –Donald Wilson, Kenneth Walker, Harold George, Muir Fairchild y Haywood Hansell– estudiar las economías de otras naciones y su presupuesto les impedía contratar economistas profesionales, por lo que hicieron un análisis del sistema industrial estadounidense. Esto dio lugar al Plan Aéreo (Air Plan), basado en la idea de los «entramados industriales», una estrategia que tuvieron la oportunidad de llevar a cabo durante la guerra como miembros del equipo de planificación de «Hap» Arnold.

Los Estados industriales modernos, decía su teoría, son muy vulnerables al ataque aéreo porque sus economías conforman un tejido o entramado delicado e interconectado. Una campaña incesante de bombardeo de precisión solo necesitaba destruir las industrias que fabricaban productos o suministraban servicios esenciales a casi todas las demás industrias. Si se destruyen los «puntos de estrangulamiento»[60] del enemigo –industrias de acero, generación de electricidad, rodamientos de bolas, petróleo y ferroviarias– toda su economía bélica se derrumbará, lo cual hará insostenible la continuación de la resistencia militar.

Se esperaba que Japón y Alemania fueran los enemigos de Estados Unidos en la próxima conflagración, por lo que era importante, argumentaba la mafia de bombarderos, encontrar bases en países de probables aliados, como China e Inglaterra, desde donde emprender una campaña de bombardeo estratégico. Esta comenzaría durante los primeros meses de contienda y alcanzaría su máximo apogeo en menos de dos años, el tiempo necesario para movilizar por completo el prodigioso poder productivo estadounidense. A principios de 1935, sin un avión –ni un conflicto– en el que probarla, la teoría era pura especulación. A finales de ese mismo año, el Cuerpo Aéreo obtuvo su avión y seis años más tarde consiguió su guerra.

En 1927, el general Douhet escribió que «el verdadero avión de combate, capaz de imponer su voluntad al enemigo, todavía no ha sido inventado y tampoco parece probable que lo sea pronto».[61] En la década de 1930, el Cuerpo

Aéreo se dispuso a demostrar que estaba en un error. La Boeing Airplane Company de Seattle, Washington, contratada por el Ejército, asumió un proyecto que numerosos ingenieros aeronáuticos no consideraban factible: desarrollar un monoplano de construcción completamente metálica, que fuera grande y rápido a la vez y que demostrase que el tamaño no era un obstáculo para la eficiencia aerodinámica. La respuesta de Boeing fue el B-17 Fortaleza Volante (modelo 299). Si los bombarderos estadounidenses anteriores tenían dos motores, el prototipo de Fortaleza de 1935 tenía cuatro motores radiales de 750 caballos, lo cual le hacía más rápido que cualquier caza estadounidense. El modelo de producción final, el B-17G, entró en servicio en 1943. Tenía cuatro motores de 1200 caballos de potencia, solía portar 1800 kg de bombas y volaba, a plena carga, entre 240 y 400 km/hora a más de 7600 metros y tenía un radio de combate de 1050 a 1300 kilómetros en función del tamaño de las bombas que transportara. Era un avión de elegante diseño que transmitía tanto potencia como movimiento. De aspecto amenazador en tierra, en vuelo era toda una belleza.

Las primeras Fortalezas plateadas llegaron al grupo de entrenamiento de bombarderos del Cuerpo Aéreo de Langley Field, Virginia, no lejos de la capital, a principios de 1937, un año después de que «Hap» Arnold regresara a Washington como asistente del jefe del Cuerpo Aéreo. Un hombre flexible, más un solucionador de problemas que un ideólogo, los tormentosos días de Arnold junto a «Billy» Mitchell le enseñaron a ser más diplomático en su trato con el Departamento de Guerra, donde había cultivado amistades entre sus superiores, quienes le ayudaron a obtener su puesto. La primera vez que Arnold voló en el nuevo bombardero se enamoró de él. Al contrario que «la ciencia abstracta de la Escuela Táctica del Cuerpo Aéreo –esto era– poder aéreo que podías tocar con las manos».[62] En sus variantes posteriores, producto de la experiencia de combate, con sus más de trece ametralladoras Browning de 12,7 mm, ocho de ellas montadas en torretas móviles, era una máquina de guerra temible. Equipado con la mira Norden y un nuevo sistema de piloto automático desarrollado en la década de 1930, era el avión que podía sustanciar las ideas de la mafia de bombarderos… Aunque solo si podían convencer al Departamento de Guerra de utilizarlo de forma ofensiva y no solo para proteger el espacio aéreo y las rutas marítimas estadounidenses.

La entrada en servicio del B-17 consolidó la idea de la invulnerabilidad del bombardero, uno de los preceptos básicos de la obra de Douhet. Pero ¿qué ocurriría si el enemigo desarrollaba un sistema de defensa aérea capaz de infligir un castigo inaceptable a las Fortalezas desprovistas de escolta? ¿Por qué los planificadores del Cuerpo Aéreo no presionaron en favor del desarrollo de un avión de caza de largo radio de acción? Un motivo fue la falta de imaginación. La mafia de bombarderos no supo ver que el radar, desarrollado por ocho países, entre ellos Estados Unidos, podía ser un medio de alerta temprana contra un

ataque aéreo y que muy pronto sería utilizado de forma generalizada para la detención militar. Su pensamiento con respecto a la escolta de caza era algo así como que los bombarderos, con todo el éter a su disposición para volar, serían casi imposibles de detectar antes de alcanzar su blanco y cerca de este volarían a alturas más allá del alcance de los cañones terrestres del enemigo y en formaciones de autoprotección tan formidables que los cazas enemigos no podrían penetrarlas. «Una incursión aérea bien planificada y ejecutada, una vez iniciada, no puede ser detenida»,[63] declaró Kenneth Walker, instructor de la Escuela Táctica del Cuerpo Aéreo. Haywood Hansell optó por un enfoque más realista y al menos admitió la posibilidad de que las defensas aéreas del enemigo pudieran vencer a una invasión de bombarderos. Si sucedía tal cosa, esas defensas, argumentaba, tendrían que ser quebradas por medio de combate aéreo directo y ataques aéreos contra las bases de cazas, factorías aeronáuticas y fuentes de combustible de aviación. Esto significaba dejar fuera de combate a la Luftwaffe en un brutal choque frontal, en el que los bombarderos asumirían el grueso del combate, «buscando el desgaste por medio del combate aéreo».[64] En los disputados cielos sobre Alemania, la Fortaleza Volante debería estar a la altura de su nombre.

Los entusiastas del bombardero tenían otro argumento en contra del desarrollo de escoltas de largo radio de acción. Dado que el B-17 era más rápido que ningún avión de caza en servicio en 1935, equipar cazas con depósitos de combustible adicionales para misiones de escolta a larga distancia reduciría su velocidad y maniobrabilidad, lo cual les imposibilitaría volar con la misma rapidez que los bombarderos y les incapacitaría para defenderse de cazas más ligeros y rápidos. Se consideraba imposible desarrollar un caza de alta velocidad con el radio de acción de un bombardero. «Nos limitamos a cerrar nuestras mentes al [escolta de largo alcance]; no podíamos ser detenidos; el bombardero era invencible»,[65] observó con sorprendente sinceridad el general Laurence S. Kuter en una entrevista de posguerra.

El dinero era otro factor. Dado que el Congreso y el Departamento de Guerra solo estaban dispuestos a encargar un pedido inicial de trece B-17, solicitar aviones interceptores habría puesto en peligro el programa de bombarderos que para el Cuerpo Aéreo era «una excusa para su existencia»,[66] según la acertada frase del comandante Donald Wilson.

Si los teóricos del poder aéreo como Wilson y Kuter hubieran estudiado con más cuidado la vida y obra de «Billy» Mitchell, puede que hubieran prestado más atención al rol del avión de caza en la guerra de bombarderos, no solo como escoltas, sino también como interceptores. En la Primera Guerra Mundial, Mitchell y otros comandantes aéreos del frente comprendieron que ninguna operación aérea –táctica, estratégica o de reconocimiento– era posible sin el dominio del aire. «Para Mitchell, la primera labor de una fuerza aérea –señaló el

historiador Williamson Murray– debería ser la destrucción de la fuerza aérea del enemigo, en particular sus aviones interceptores; hasta que no se logre este objetivo, una fuerza aérea no podrá ir contra otros objetivos. Así pues, la fuerza de caza del enemigo era el objetivo esencial».[67] En consecuencia, Mitchell abogaba por una fuerza aérea equilibrada con al menos un 60 por ciento de aparatos de caza.

La supremacía aérea alcanzada por aviones de caza era el prerrequisito para una exitosa ofensiva de bombardeo. En la siguiente guerra europea, los líderes de la Fuerza Aérea estadounidense necesitaron más de un año y porcentajes de pérdidas casi paralizantes para digerir tal lección. Con todo, la mafia de bombarderos hizo un enorme trabajo a finales de los años treinta del siglo XX a favor del desarrollo de algo que habían pasado por alto tanto Mitchell como Douhet: un complejo militar-industrial dedicado a la producción de una cifra mareante de aviones de guerra.

Nubes de aeroplanos

En el verano de 1937, el Cuerpo Aéreo peleaba con ahínco, casi sin esperanzas, para obtener fondos con los que construir un mayor número de B-17. En aquella época, Carl Spaatz solo tenía siete B-17 a sus órdenes en las pistas de Langley. Un año más tarde, Múnich lo cambió todo.

Después de anexionar Austria, Hitler exigió a Checoslovaquia la entrega de la provincia de los Sudetes, de mayoría étnica germana. En la Conferencia de Múnich del 29 al 30 de septiembre de 1938, Gran Bretaña y Francia abandonaron a su suerte a Checoslovaquia. «Traigo paz con honor»,[68] tal fue la célebre frase del primer ministro Neville Chamberlain a su retorno a Londres. «Estoy convencido de que es la paz para nuestro tiempo».

Menos de dos meses después, Franklin Roosevelt, ferviente partidario de la Armada, propuso una formidable expansión del poder aéreo estadounidense, con la solicitud de acciones inmediatas para incrementar la producción de aeroplanos de todos los tipos, para uso de Estados Unidos y para enviarlos a las naciones amenazadas de Francia e Inglaterra. Estaba convencido de que solo millares de bombarderos impresionarían a Hitler y protegerían las costas y las posesiones estratégicas de Estados Unidos, incluidos el canal de Panamá y las Filipinas, de asaltos aéreos y navales desde Japón y desde bases en el hemisferio occidental que Alemania pudiera ocupar en un futuro cercano. Tras la capitulación de Múnich, Roosevelt estaba «seguro […] de que tendría que entrar en guerra –y de que– el poder aéreo la ganaría»,[69] dijo Harry Hopkins, su principal asistente. Sin embargo, al igual que la mayoría de los estadounidenses, Roosevelt insistió en que la guerra aérea debía librarse con restricciones morales. En 1939, cuando la contienda estalló por fin en Europa, apeló a ambos bandos a abstenerse de

«bombardeos despiadados de civiles en centros de población no fortificados».[70] Churchill se mostró de acuerdo y también, de forma traicionera, Hitler, pese a que su Luftwaffe se disponía a bombardear el centro de Varsovia.

EL MES DE LA CRISIS DE MÚNICH, «HAP» ARNOLD ASUMIÓ EL CARGO DE jefe del Cuerpo Aéreo del Ejército. Colocó de inmediato a Spaatz y a Eaker en puestos influyentes del cuartel general. Habían ganado la «batalla de la Casa Blanca»,[71] le explicó a su equipo de planificación; ahora tenían que ganar la batalla de la producción. Arnold dirigió su lucha con vigor e imaginación. Era un excelente líder «en un sentido inspirador»,[72] recordó Robert A. Lovett, el financiero de Wall Street que ocupó la nueva Secretaría de Guerra para el Aire. «Había algo ostentoso, casi pueril, en su excitación». En un lugar destacado de su escritorio tenía una placa de madera con el aforismo rector de Arnold: «Lo difícil lo hacemos hoy. Lo imposible requiere un poco más de tiempo».[73] Lo había aprendido, como le explicaba a la gente, de los hermanos Wright.

Un diplomático sonriente y afable con sus superiores, Arnold podía mostrarse distante y muy difícil con quienes servían a sus órdenes. Era un hombre apasionado, «despiadadamente»[74] impaciente con el fracaso, al igual que su severo padre, un médico de Ardmore, Pensilvania. Arnold era célebre por sus feroces arengas. Steve Ferson, un oficial de bajo rango, fue el blanco de una de ellas en una reunión de Estado Mayor. Ferson empezó a sonrojarse y comenzó a sudar abundantemente mientras Arnold le gritaba a la cara. Se llevó la mano al pecho y cayó muerto de un fulminante ataque cardíaco sobre la alfombra frente al escritorio del general. Después de que se lo llevaran, Arnold le dijo a todo el mundo que se marchara a casa el resto del día, pero él se quedó en su despacho trabajando solo. «La mayoría de nosotros –manifestó Laurence Kuter– también volvimos a nuestros escritorios».[75]

El propio Arnold sufrió cinco ataques al corazón, el último de los cuales resultó mortal. Algunos miembros de su estado mayor llamaban a su incansable jefe «negrero»,[76] si bien los más cercanos comprendían su urgencia. El Cuerpo Aéreo «debía construirse a tiempo de impedir el desastre en Europa y el Pacífico –dijo Kuter–. Al ser el líder, nadie trabajaba bajo la misma presión que él. Soportaba el grueso de las exigencias del presidente, de Harry Hopkins y del personal de la Casa Blanca, así como de otras agencias externas de alto rango».

Para ganar esas batallas, Arnold trabajó alianzas en las comunidades de negocios y científicas, en Hollywood, en el Congreso y en la Casa Blanca, donde su viejo amigo, el general George C. Marshall, se encargaba de construir unas fuerzas armadas grandes y modernas que hicieran frente a la amenaza del Eje. Le reconfortaba trabajar codo con codo con Carl Spaatz, su jefe de Estado Mayor. Spaatz nació y se crio en Boyertown, Pensilvania, no lejos de la ciudad de origen de Arnold. Aunque los dos fueron amigos de por vida, eran polos opuestos. El

teniente general Elwood R. «Pete» Quesada, que sirvió a las órdenes de los dos durante la Segunda Guerra Mundial, los comparó: «Spaatz era un diseñador y un planificador […] no se buscaba problemas. Arnold, por su parte, era un ejecutor dinámico […] siempre probaba cosas nuevas […] cada día tenía un proyecto nuevo […] Spaatz era un tipo reflexivo, mientras que Arnold era el animador y esto es lo que le convertía en un jefe maravilloso […] [sin él] nunca habríamos tenido Fuerza Aérea».[77] No obstante, sin el contrapeso de Spaatz, Arnold jamás podría haber llegado lo lejos que llegó. «Spaatz se llevaba mejor con la gente que Arnold». Un hombre «modesto», que «generaba confianza porque era muy estable».

Spaatz era un entusiasta del póker, del bridge, de los cigarros cubanos y del *whisky* de Kentucky. En las animadas fiestas en casa de Arnold, Spaatz sacaba su guitarra y entonaba su repertorio interminable de canciones subidas de tono. Cuando terminaba, se retiraba a un rincón a fumarse un cigarro. «Nunca aprendí nada mientras hablo»,[78] solía decirle a la gente. Arnold y Spaatz «se tenían adoración mutua –comentó Quesada–. Se equilibraban entre ellos y formaban un verdadero equipo, a pesar de que Arnold exageraba […] el potencial del poder aéreo, mientras que Spaatz siempre prefería no exagerar nada».[79] Con todo, la verdadera diferencia entre ambos, observó con perspicacia Quesada, era que Spaatz «era más sabio que decidido. Arnold era más decidido que sabio».

En 1938, el Cuerpo Aéreo del Ejército tenía «planes, mas no aeroplanos».[80] En mayo de 1940, cuando Francia estaba próxima a caer ante los nazis, Roosevelt solicitó una producción anual de 50 000 aviones e imploró a la industria aeronáutica que expandiera su capacidad normal de 2000 anuales a más de 4000 mensuales.[81] El Congreso proporcionó rápidamente los fondos. En palabras de Arnold, «en cuarenta y cinco minutos me dieron 1500 000 000 de dólares y me dijeron que consiguiera una fuerza aérea».[82] En el momento de la crisis de Múnich, la fuerza aérea estadounidense, con 1200 aparatos de combate y 22 700 oficiales y clases de tropa, era la vigésima en tamaño del mundo. Hacia diciembre de 1941, disponía de casi 340 000 oficiales y clases de tropa y alrededor de 3000 aparatos de combate. El más nuevo de ellos era el B-24 Liberator, que volaba más rápido, más lejos y con una carga de bombas superior que el B-17, un aparato más robusto y maniobrable. Hacia 1944, la producción y la instrucción en masa –áreas en las que el país era líder mundial desde hacía mucho tiempo–[83] proporcionaron a Estados Unidos la mayor fuerza aérea sobre la tierra, con 80 000 aviones y 2,4 millones de aviadores y personal de apoyo, o el 31 por ciento de los efectivos totales del Ejército. Era un contingente más grande que el ejército que el general Pershing dirigió en la Primera Guerra Mundial. En marzo de 1944, las fábricas estadounidenses produjeron más de 9000 aeroplanos militares, por encima del doble de la cifra solicitada por Roosevelt en 1940, una estimación considerada en su momento una «fantasía imposible»[84] por Hitler y la mayoría de

los asesores del presidente. «Nunca, ni antes ni después –escribió uno de los biógrafos de Arnold– ha sido creada en un periodo tan breve una maquinaria bélica de semejante tamaño y complejidad tecnológica»;[85] fue construida por medio de una íntima sociedad entre negocio y gobierno que no era posible en el Estado nazi, muy militarizado. Arnold «proporcionó el liderazgo, el fuego, el impulso de todo ello»,[86] afirmó Lovett. No obstante, el ritmo de producción no era lo bastante rápido para fabricar una flota relevante de bombarderos en 1942. Y con el primer impulso expansivo, de 1938 a 1942, se produjo un inevitable descenso de los estándares de producción y entrenamiento que afectó al rendimiento de aviones y tripulaciones durante el primer año de operaciones.

El 20 de junio de 1941, el secretario de Guerra Henry L. Stimson estableció de forma oficial las Fuerzas Aéreas del Ejército.[87] Dado que Arnold sirvió tanto en el Estado Mayor Conjunto de Estados Unidos y en el Estado Mayor Combinado británico-estadounidense, la Fuerza Aérea adquirió un buen grado de independencia con respecto a los efectivos terrestres. Con esto llegó la autoridad presidencial para trazar su propio plan de producción para la conflagración inminente. En agosto de 1941, durante nueve días de frenéticos esfuerzos, cuatro antiguos instructores de Maxwell Field –Harold George, Kenneth Walker, Laurence Kuter y Haywood Hansell– redactaron un documento, «División de Planes de Guerra Aérea 1» (*Air War Plans Divisions-1*, o AWPD-1), que «se leía cual conferencia de la Escuela de Táctica».[88] AWPD-1 predijo con sorprendente precisión el número de hombres y máquinas que haría falta para ganar una guerra aérea contra Alemania y, con osadía, fue más allá de los planes de producción para establecer la misión suprema de la Fuerza Aérea en la guerra: «Ejecutar una ofensiva aérea sostenida e incesante contra Alemania e Italia para destruir su voluntad y capacidad de continuar la guerra y hacer el desembarco innecesario o factible sin costes excesivos».[89] Como era de prever, Harold George y su equipo de planificación dieron escasa prioridad al desarrollo de un caza de escolta de largo radio de acción. Es más, abogaban por el tipo de escolta equivocado: una nave de guerra grande y pesadamente armada, una Fortaleza Volante sin bombas.[90]

Cuando Marshall y Stimson ratificaron el plan, las Fuerzas Aéreas del Ejército obtuvieron por fin la aceptación oficial del bombardeo estratégico. Habían logrado lo que Arnold denominó su «Carta Magna».[91]

Así y todo, tenían problemas por delante. Los planificadores de la Fuerza Aérea basaron su estrategia para ganar la guerra en bombardeos de prácticas en cielos despejados, a baja altura y sin ni siquiera simular resistencia. En *Command Decision,***** la brillante novela de posguerra acerca de la 8.ª Fuerza Aérea, William Wister Haines, que sirvió como oficial de Estado Mayor con la 8.ª, escribió que el bombardeo de precisión, tal y como se concebía en 1941, «tenía las mismas posibilidades de finalizar las guerras que un doctor de otorgar la

inmortalidad».[92] Era, como mucho, una «terapia» que probar. Es más, había devenido dogma, una ortodoxia no solo no probada, sino también incuestionable, una doctrina que causaría pérdidas innecesarias de hombres y aviones en el primer año y medio de operaciones de bombardeo sobre el Reich, durante el cual las dotaciones de bombardeo estadounidenses experimentaron un tipo de guerra aérea que no había previsto la mafia de bombarderos.

NOTAS

1 Tibbets, P. W., 1998, 82.
2 Entrevista del autor con Paul W. Tibbets, 28 de enero de 2002.
3 *Ibid*.
4 Spaatz, Command Diary, July 11, 1942, Spaatz MSS.
5 Eaker a Arnold, 8 de agosto de 1942, Henry H. Arnold Papers, Library of Congress [en adelante Arnold MSS].
6 Citado en Laidlaw, W. R., invierno de 1989, 11.
7 Eaker, I. C., 14 de septiembre de 1942: «General Eaker Leads First U.S. Bomber Raid», *Life*, 37-38.
8 Laidlaw, W. R., *op. cit*., 13.
9 *Ibid*.
10 Citado en Parton, J., 1986, 175.
11 Eaker, I. C., 14 de septiembre de 1942: «General Eaker Leads First U.S. Bomber Raid», *Life*, 380.
12 Copia mecanografiada de un recorte de prensa, Spaatz MSS.
13 Laidlaw, W. R., *op. cit*., 13.
14 *Ibid*.
15 Citado en Astor, G., 1997, 37.
16 Laidlaw, W. R., *op. cit*., 13.
17 *Ibid*., 14.
18 Steinbeck, J., 1942, 19.
19 Peaslee, B. J., 1964, 269.
20 Comunicado de prensa de Arnold, 18 de agosto de 2003, Spaatz MSS.
21 Peaslee, B. J., *op. cit*., 86.
22 Fuerzas Aéreas del Ejército de Estados Unidos, 1943, 19 [en adelante *Target*].
23 Mitchell, W., 1960, 59.
24 *Ibid*., 10.
25 Weigley, R. F., 1973, 225.
26 Arnold, H. H., 1951, 69.
27 Arnold: Eaker, I. C., septiembre de 1977, 83.
28 Levine, I. D., 1943, 142; citado en Mark Clodfelter, «Molding», en Meilinger, Ph. S. (ed.), 1997, 87.
29 Giulio Douhet, *Probable Aspects of Future War*, monografía de 1928 publicada por USAF Warriors Studies, Douhet, G., 1983 (1942), 197; el volumen consta de cinco obras independientes escritas por Douhet, incluida la edición original de 1921 de *El dominio del aire* y la monografía de 1928 *Probable Aspects of Future War*.

30 Douhet, G., *op. cit.*, 34. Para una crítica perspicaz de las ideas de Douhet, *vid.* Brodie, B., 1959, cap. 3; y Brodie, B., 1953, 64-69, 120-126. Para las ideas de Mitchell acerca de cómo golpear los centros vitales, *vid.* Mitchell, W., 1925, 214; y Mitchell, W., 1930, 253.
31 Citado en Hurley, A. F., 1964, 43; Phillip S. Meilinger, «Giulio Douhet and the Origins of Airpower Theory», en Meilinger, Ph. S. (ed.), *op. cit.*, 33.
32 G. Douhet, «Probable Aspects», en Douhet, G., *op. cit.*, 195-196.
33 *Ibid.*, 181, 196.
34 Brodie, B., 1953, 125.
35 Civiles señalados: Mitchell, W., 1930, 63; Alan Stephens, «The True Believers: Air Power Between the Wars», en Stephens, A. (ed.), 2001, 40.
36 Douhet, G., *op. cit.*, 61.
37 Mitchell, W., 1930, 63, 262-263; Mitchell, W., 1925, 16. Para discusiones estimulantes acerca de las ideas de Mitchell, *vid.* Sherry, M., 1987, cap. 2; y Futrell, R. F., 1989, vol. 1, 21-22.
38 Citado en Hurley, A. F., *op. cit.*, 93; *véase también* «General Mitchell's Daring Speech», *Aviation 29*, 29 de octubre de 1924, 1160; Mitchell, W., 1925, 16; William Mitchell, «Notes on the Multi-Motored Bombardment Group Day and Night», AFHRA.
39 Mitchell, W., 1925, vii.
40 Douhet, G., *op. cit.*, 58, 22, 61.
41 Eliot, G. F., 1939, 11-13.
42 Citado en Kennett, L., 1982, 33.
43 Citado en Rose, E., primavera de 1996, 20.
44 Citado en Kennett, L., *op. cit.*, 49.
45 Greer, Th. H., 1955, 15.
46 Citado en Hurley, A. F., *op. cit.*, 37.
47 Copp, D. S., 1980, 39.
48 *New York Times*, 2/4 de septiembre de 1925 [en adelante *NYT*].
49 Arnold, H. H., *op. cit.*, 117.
50 Doolittle, J. H. «Jimmy» y Glines, C. V., 1992, 104.
51 Arnold, H. H., *op. cit.*, 82.
52 Mafia de bombarderos: Peter R. Faber, «Interwar US Army Aviation and the Air School Tactical School: Incubators of American Airpower», en Meilinger, Ph. S. (ed.), *op. cit.*, 216; Mark Clodfelter, «Molding», en Meilinger, Ph. S. (ed.), *op. cit.*, 107.
53 AAF, vol. 1, 28. Para una buena biografía de Arnold, *vid.* Daso, D. A., 2000.
54 Escuela Táctica del Cuerpo Aéreo: Chennault, C. L., 1949, 20; *véase también* Flugel, R. R., 1965.
55 Citado en Finney, R. T., 1955, 58. Para ideas acerca de ACTS, *vid.* en especial Hansell, H. S., 1986.
56 La mira Norden: McFarland, S. L., 1995, 209; O'Connell, R. L., otoño de 1990, 66-67.
57 *Ibid.*
58 Hansell, H. S., 1986, 13.
59 Keegan, J., 1993, 34-35.
60 Hansell, H. S., 1972, 33-34.
61 Douhet, G., *op. cit.*, 132.
62 Arnold, H. H., *op. cit.*, 115-116.
63 Citado en Hansell, H. S., 1972, 15.
64 Hansell, H. S., 1986, 13; Hansell, H. S., 1972, 40.
65 Entrevista con Laurence S. Kuter, 3 de octubre de 1974, K239.0512-810, AFHRA.

66 Citado en McFarland, S. L., *op. cit.*, 92.
67 Williamson Murray, «The Influence of Pre-War Anglo-American Doctrine on the Air Campaigns of the Second World War», en Boog, H. (ed.), 1992, 238.
68 Citado en Feiling, K. G., 1946, 381.
69 Citado en Sherwood, R. E., 1950, 99-100.
70 Citado en Eugene M. Emme, «The American Dimension», en Wells, M. K. (ed.), 2000, 67. Para el apoyo de Roosevelt al poder aéreo, *vid*. Underwood, J. S., 1991.
71 Arnold, H. H., *op. cit.*, 177-180; AAF, vol. 1, 107.
72 Robert A. Lovett, «The Civilian-Military Teamwork in Warfare», en Parton, J. (ed.), 1989b, ix.
73 Eaker, I. C., septiembre de 1977, 91-92.
74 Davis, R. G., 1997, 1.
75 Kuter, L. S., diciembre de 1974, 188.
76 *Ibid*., 188-189.
77 Entrevista con el teniente general Elwood R. Quesada, 22 de junio de 1977, K239.0512-1485, AFHRA.
78 Citado en Eaker, I. C., diciembre de 1973, 195.
79 Entrevista con el teniente general Elwood R. Quesada, 22 de junio de 1977, K239.0512-1485, AFHRA.
80 Arnold, citado en AAF, vol. 1, 150.
81 Peticiones de Roosevelt: AAF, vol. 1, 12-13, 107.
82 *San Francisco Chronicle*, 18 de febrero de 1947, 1. Para el programa de construcción aérea de Roosevelt, *vid*. Holley, I. B. jr., 1964; y Kelsey, B. S., 1982.
83 Producción en masa: AAF, vol. 6, xxv.
84 *Ibid*., xx-xxi.
85 Coffey, Th. M., 1982, 1.
86 Robert A. Lovett, *op. cit.*, ix.
87 Establecimiento de las Fuerzas Aéreas del Ejército: AAF, vol. 6, 15.
88 Greer, Th. H., *op. cit.*, 124.
89 Hansell, H. S., 1986, 62.
90 La escolta solicitada: *Ibid*., 37. El mejor resumen de AWPD-1 está en Hansell, H. S., 1972.
91 Arnold, H. H., *op. cit.*, 129.
92 Haines, W. W., 1947, 159.

* N. del A.: El 20 de junio de 1941, el Cuerpo Aéreo del Ejército de Estados Unidos (USAAC, U.S. Army Air Corps) pasó a denominarse Fuerzas Aéreas del Ejército de Estados Unidos (USAAF, U.S. Army Air Forces). Para evitar frases enrevesadas, y en ocasiones confusas, en general, he usado el término «Fuerza Aérea» en lugar del correcto «Fuerzas Aéreas». Por descontado, cuando se menciona su nombre completo, Fuerzas Aéreas del Ejército, he mantenido el plural.

** N. del T.: *Mud* quiere decir «lodo» o «fango».

*** N. del A.: Hacia 1943, la industria germana era resiliente, móvil y estaba dotada de poderosas defensas.

**** N. del E.: Hay una película basada en esta novela, *Sublime decisión* (Sam Wood, 1948), protagonizada por Clark Gable, Walter Pidgeon, Van Johnson y Brian Donlevy.

CAPÍTULO 2

LOS AFICIONADOS DE EAKER

Es verano y hay una guerra por todo el mundo.

Bert Stiles, piloto de la 8.ª Fuerza Aérea

Washington D. C., diciembre de 1941

El ataque japonés contra Pearl Harbor «sacudió a Estados Unidos como ninguna otra cosa desde el cañoneo de Fort Sumter»,[1] escribió el historiador Samuel Eliot Morison. Republicanos y demócratas, intervencionistas y aislacionistas, obreros y capitalistas cerraron filas y la nación pasó de la paz a la guerra en tal unión como nunca se había conocido en tiempo de crisis. El 8 de diciembre, el presidente Roosevelt compareció en una sesión conjunta del Congreso para solicitar la declaración de guerra contra Japón. El Congreso lo aprobó con un único voto disconforme. Tres días más tarde, Alemania le declaró la guerra a Estados Unidos, una decisión más calamitosa aún para su causa que la invasión de la Unión Soviética del mes de junio precedente.

En la Conferencia Arcadia, una reunión anglo-estadounidense de máximo nivel convocada en diciembre en la Casa Blanca, Churchill y Roosevelt ratificaron la estrategia de «derrotar primero a Alemania» acordada con anterioridad y reclamaron una inmediata concentración de poder aéreo estadounidense en Gran Bretaña. El mes siguiente, «Hap» Arnold creó la 8.ª Fuerza Aérea; nombró a Spaatz comandante y a Eaker jefe de su fuerza de bombarderos. Los tres amigos dirigirían la guerra de bombarderos en Europa para la que llevaban preparándose desde la crisis de Múnich.

Spaatz –graduado de West Point, piloto de combate condecorado e íntimo amigo de Arnold– era una elección predecible. Eaker fue una sorpresa. Hijo de unos aparceros pobres de Texas, entró en el Cuerpo de Transmisiones en 1917 tras graduarse en la Escuela Normal del Sudeste, en Durant, Oklahoma,

demasiado tarde para entrar en combate. Aunque voló numerosos vuelos de prueba en la década de 1930, en los cuales pulverizó varios récords, solo tenía experiencia con aviones de caza. Sin embargo, era el protegido y coautor de Arnold, quien sabía que Eaker podía golpear al enemigo como una víbora venenosa. «Quiero […] el espíritu de los cazas en el bombardeo»,[2] le dijo al entregarle su nuevo mando.

Hombre menudo, con escaso pelo y mandíbula cuadrada, Eaker hablaba tan bajo que apenas se le oía. Así y todo, tenía una ambición feroz y ascendió por méritos propios en la asfixiante cultura de favoritismo de West Point. Era un consumado escritor y conferenciante y, por sus elegantes modales y su suave acento texano, también un diplomático nato, una habilidad que necesitó en sus delicados tratos con la Royal Air Force. Los británicos, que habían visto fracasar su campaña de bombardeo diurno, así como la de los alemanes, querían absorber a la 8.ª Fuerza Aérea en el contingente nocturno de su Mando de Bombarderos, o que los estadounidenses enviaran sus bombarderos para que los pilotaran las fogueadas dotaciones británicas. Eaker había servido por breve tiempo en Inglaterra como observador de las operaciones de la RAF contra la Luftwaffe y había hecho buenos amigos, desde oficiales pilotos a ministros gubernamentales. Sabía lo persuasivos que podían ser los británicos, aunque había jurado mantener a la 8.ª como una unidad independiente.

Haywood Hansell y su equipo de planificación de la guerra aérea advirtieron al general Arnold de que Estados Unidos no dispondría de los aviones y el personal necesario para emprender el bombardeo estratégico sostenido hasta finales de 1943. A su vez, Spaatz avisó al general George Marshall, el principal estratega de guerra estadounidense, de que no empeñase la fuerza que Eaker estaba construyendo en Inglaterra antes de que esta fuera capaz de asestar golpes decisivos. Sin embargo, a principios de 1942, con Japón barriendo el sudeste asiático y el Ejército germano adentrándose en la Unión Soviética a la velocidad del relámpago y marchando por el norte de África en dirección al canal de Suez, «parecía –escribió más tarde Arnold– que los aliados estuvieran perdiendo la guerra».[3] De modo que Marshall ordenó a Arnold que enviara de inmediato a Gran Bretaña los bombarderos pesados que tuviera. No tenían que emprender el asalto total contra la maquinaria bélica germana ideado por la mafia de bombarderos. Su misión era ayudar a preparar el camino para un ataque al otro lado del canal de la Mancha en la Francia bajo ocupación alemana. Tendría lugar en otoño de 1942 si la Unión Soviética se desmoronaba, pero era más probable que sucediera la primavera siguiente. El general Marshall, el más apasionado defensor de un desembarco anglo-estadounidense en el norte de Francia –«nuestra ruta más corta al corazón de Alemania»–,[4] le comunicó a Eaker que sus bombarderos y cazas de escolta tenían un año para lograr la supremacía aérea sobre el norte de Europa. «No creo posible una invasión al otro lado del canal de

la Mancha hasta que la Luftwaffe no sea destruida –le dijo– […] ¿Sus planes lo han previsto?».[5] Eaker le aseguró que así era y que los cielos sobre las playas del desembarco estarían limpios de aviones germanos si le proporcionaban los hombres y aparatos suficientes para la misión.

El 4 de febrero de 1942, Ira Eaker y seis oficiales de estado mayor partieron hacia sus nuevos destinos en Inglaterra. Carl Spaatz se quedó en Washington para supervisar la preparación y traslado de los primeros aviones y tripulaciones de la 8.ª, entre ellas su Mando de Cazas, encabezado por el general de brigada Frank «Monk» Hunter, un as condecorado de la Primera Guerra Mundial. Cuando estuvieran preparados para el envío, los acompañaría a Inglaterra. Esto dejó la tarea de construir una fuerza aérea completa en suelo extranjero a un general de 45 años recién nombrado, cuyo mayor mando hasta entonces había sido una unidad de caza de 1500 hombres. La misión de Eaker era abrumadora: establecer un cuartel general, obtener bases aéreas y trabajar codo con codo con la RAF para reunir la infraestructura aérea esencial para las operaciones de bombardeo de la 8.ª Fuerza Aérea. Eaker incrementó el tamaño de la 8.ª en Inglaterra de siete hombres y ningún avión en febrero de 1942 a 185 000 hombres y 4000 aviones en diciembre de 1943.

En 1942, la mayor corporación estadounidense era General Motors, con 314 000 empleados distribuidos en 112 plantas de producción. La tarea de Eaker era comparable a construir esa colosal empresa automovilística desde cero y en menos de dos años. «Pocos hombres considerados gigantes de la industria crearon jamás una gran organización con la misma rapidez con la que se formó la 8.ª –escribió el asistente de Eaker, James Parton–. Y existía el elemento añadido de inspirar a las tripulaciones a que arriesgara su vida; no se trataba solo de crear una gran factoría para producir y vender automóviles».[6]

«Hap» Arnold no le facilitó la tarea a Eaker, pues reservó las mejores mentes de la Fuerza Aérea para su estado mayor con sede en Washington. «Reúne un grupo de civiles jóvenes y brillantes […] los formas y yo les daré el rango de oficial que me digas –le dijo a Eaker–. Puedes coger a un ejecutivo listo y convertirlo en pocos meses en un buen oficial. Nunca podrás tomar a un estúpido oficial del Ejército y hacer de él un buen líder de combate».[7]

Solo dos miembros del personal inicial de Eaker procedían del ejército regular: el teniente William S. Cowart jr., un joven piloto de caza que había servido a sus órdenes en el 20.º Escuadrón de Interceptores, y el coronel Frank Armstrong jr., un viejo amigo de confianza que ejercía de oficial ejecutivo de Eaker. Tres miembros del estado mayor venían de la reserva: Beirne Lay jr., un licenciado de Yale que en la década de 1930 se retiró del Cuerpo Aéreo del Ejército para dedicarse a su carrera de escritor, y dos ejecutivos de Sperry Gyroscope Corporation, Harris B. Hull y Frederick W. Castle. Amigo de Hull, Castle era graduado de West Point y, al igual que este, un piloto experimentado.

El último miembro del personal de Eaker era un ejecutivo de Lockheed Aircraft, Peter Beasley, que acababa de recibir el grado de comandante.

A su vez, Hull y Castle reclutaron por su cuenta, casi todos civiles: periodistas, juristas, hombres de negocios, editores y ejecutivos de la prensa escrita y de editoriales, entre ellos el editor de Eaker en *Harper's*, un editor del *Saturday Evening Post* y Parton, editor y ejecutivo de la revista *Time* que se reunió con Eaker en Inglaterra esa primavera. Apodados «los novatos de Eaker» por sus escépticos anfitriones de la RAF, formaron un estado mayor de sorprendente capacidad y dos de ellos, Armstrong y Castle, llegaron a ser excelentes jefes de combate.

Los siete del inicio estuvieron a punto de no llegar a Inglaterra. Dado que no disponían de aviones de la Fuerza Aérea, volaron primero a Portugal, un país neutral, en el Clipper de Pan American, un hidroavión cuatrimotor de Boeing. Desde allí, tenían previsto viajar a Inglaterra en un transporte operado por la aerolínea de los Países Bajos, KLM, en ese momento controlada por el Gobierno neerlandés en el exilio en Londres. Al aterrizar en Londres, vieron la pista abarrotada de aparatos de la Luftwaffe y la ciudad rebosaba de agentes secretos nazis. «Nos habían advertido [de ello] –recordó Eaker–. Nos enviaron vestidos de paisano y nos dijeron que no lleváramos papeles de ningún tipo […] todas nuestras directivas estaban en la cabeza».[8] Antes de salir del Hotel Metropole para cenar, el grupo de Eaker redistribuyó el contenido de las maletas. Esa noche, al regresar a sus habitaciones, descubrieron que alguien había registrado el equipaje, es posible que agentes de la Gestapo. Dos días más tarde, a las cinco en punto de la mañana, un piloto neerlandés los condujo a bordo de un transporte DC-3 de KLM. Todo el mundo estaba en tensión, pues sabían que numerosos aviones de guerra germanos patrullaban las aguas del golfo de Vizcaya. La Gestapo sabía que estaban en Lisboa y que se dirigían a Londres. ¿Darían a los pilotos de Hermann Göring orden de derribarlos?

Media hora después del despegue, el piloto neerlandés hizo un aterrizaje no programado en Oporto, en el norte de Portugal. Llamó a Eaker a la cabina y le informó de que un avión germano los había estado siguiendo. Tras esperar alrededor de una hora, despegó. El piloto voló lo más lejos posible del golfo de Vizcaya para evitar ser detectados. Volvió a hacer venir a Eaker a la cabina y le mostró a un bombardero alemán que venía hacia ellos. El piloto neerlandés «maniobraba con suavidad de un lado a otro para dificultar la puntería del alemán si este abría fuego sobre nosotros –recordó Frank Armstrong–. En el momento justo, la diosa Fortuna intervino. Un motor del avión germano escupió una nube de humo […]»,[9] el piloto apagó el motor y se desvió de su rumbo. «El cazabombardero pasó por debajo de nosotros a unos 700 metros y se dirigió hacia tierra y a un lugar seguro. Nuestro piloto salió de su compartimento, se subió el cuello del abrigo hasta más arriba de los ojos y miró a hurtadillas a los pasajeros.

Durante los segundos siguientes todo el mundo permaneció callado [...] en una silenciosa plegaria de acción de gracias».

Arribaron a Inglaterra más tarde ese mismo día. La bitácora del aparato rezaba: «Llegados a destino. Vuelo sin novedad».[10] Un año más tarde, los alemanes abatieron un avión comercial sobre el golfo de Vizcaya, el segundo ataque confirmado de la Luftwaffe contra aviones de línea procedentes de Lisboa. El aparato llevaba trece pasajeros, entre ellos al actor inglés Leslie Howard. No hubo supervivientes.[11]

A su llegada a Londres, los ingleses llevaron al grupo de Eaker a recorrer en auto la castigada pero desafiante metrópolis. El *Blitz* germano, los ocho meses de fuego y terror de 1940-1941, mató a unos 30 000 londinenses e hirió a 50 000. En los frentes más lejanos, la marcha de la guerra estaba siendo desastrosa para los aliados. En Libia, el contingente del desierto del mariscal Erwin Rommel infligió una rotunda derrota a las fuerzas británicas; en la Unión Soviética, los alemanes hicieron retroceder al Ejército Rojo hasta Moscú y Leningrado; y en las Filipinas, la famélica y debilitada fuerza estadounidense al mando del teniente general Douglas C. MacArthur combatía su última resistencia en las junglas montañosas de Bataán. El 15 de febrero, cinco días antes de la llegada de Eaker a Londres, Singapur, el bastión del poder occidental en el Lejano Oriente, había caído ante los japoneses.

Para Gran Bretaña fueron los meses más desoladores de la guerra. Ni siquiera la entrada de Estados Unidos en el conflicto, que Churchill consideró, entusiasmado, la garantía de que «Inglaterra vivirá»[12] y de que Alemania y Japón «serían trituradas», logró animar a la opinión pública inglesa. Los londinenses despreciaban a los estadounidenses por dejarse sorprender en Pearl Harbor y los criticaban por haber entrado en el conflicto demasiado tarde.

Para Eaker y su grupo fue un choque hallarse en un país bajo asedio: ninguno de ellos era consciente de lo austera que era la vida en Gran Bretaña. La carne, el pescado, las verduras, la mermelada, la margarina, los huevos, la leche condensada, los copos de cereal, el queso y las galletas estaban bajo estricto racionamiento, al igual que la ropa, el jabón y el carbón para calentar las casas. Nadie pasaba hambre, pero el racionamiento limitaba a todo el mundo a una dieta repetitiva y rica en almidón que minaba la vitalidad.

Eaker y su diminuto estado mayor habían dejado un Estados Unidos que todavía no estaba preparado para la guerra total. Inglaterra se había movilizado por completo, era casi un Estado cuartel. Todos los hombres y mujeres aptos entre 18 y 60 años debían cumplir algún tipo de servicio nacional. Las mujeres sin hijos entre los 20 y los 30 años habían sido movilizadas para el servicio militar doméstico o para trabajar en las industrias de munición; era la primera vez que se hacía algo así en una nación occidental. En ningún país combatiente, excepto la Unión Soviética, los civiles estaban sometidos a un grado similar de regulación

gubernamental y de movilización obligatoria. Las mujeres servían en baterías antiaéreas en Londres y las fábricas de todo el país producían las veinticuatro horas del día, siete días a la semana, con turnos de diez a doce horas por trabajador.[13]

Inglaterra tenía la apariencia de un país que luchaba por la supervivencia. Los aviones de guerra nazis habían dañado o destruido las viviendas de centenares de miles de familias de clase trabajadora, el 60 por ciento de ellas en Londres, y millares y millares lloraban la muerte de familiares y amigos. Los ataques aéreos germanos liquidaron a casi 43 000 civiles británicos. Los alemanes no mataron más soldados británicos que mujeres y niños hasta el cuarto año de la guerra. «Esta es una guerra de guerreros desconocidos –declaró Churchill–. El conjunto de las naciones combatientes está en lucha, no solo los soldados, sino toda la población, hombres, mujeres y niños».[14]

Era una guerra del pueblo, pero este estaba agotado. «Qué diferente es Londres con respecto al año anterior, cuando la gente se entusiasmaba con las incursiones y las amenazas, imprudente, tan alegre y estupenda»,[15] anotó una mujer británica en su diario. Las familias se iban pronto a dormir a causa de los devastadores cortes de electricidad y carbón. De noche, las farolas no se encendían y las ventanas estaban cubiertas con cortinas opacas negras. Incluso las ocasiones en las que el sol mostraba su rostro, «la gente rara vez sonríe».

El lúgubre domingo que Ira Eaker y su equipo recorrieron Londres en un vehículo del estado mayor de la RAF pasaron por vecindarios bombardeados en el East End, cerca de los muelles principales de la ciudad. El periodista estadounidense Harrison Salisbury «no comprendía cómo funciona el poder aéreo»,[16] escribió en su diario, hasta que tomó un autobús a una feria callejera de su barrio, la zona de la ciudad bombardeada con más intensidad. «Por todas partes [se extendía] el desierto que habían dejado los bombarderos». Salisbury se reunió en Washington con el general Spaatz y acudió a fiestas particulares donde este y otros generales de la Fuerza Aérea hablaban hasta altas horas de la noche acerca del poder aéreo y de su capacidad para ganar la guerra. Esta era la primera vez que Salisbury se encontraba cara a cara con una «guerra de bombas exitosa. Entonces comprendí de lo que estaba hablando Tooey Spaatz. Eso era lo que querían hacerle a Alemania».

Para ser más precisos, eso era lo que Gran Bretaña había decidido que debía hacerle a Alemania. Al principio, lo único que la RAF dejaba caer sobre los civiles alemanes eran octavillas para exhortarlos a alzarse contra sus tiránicos dirigentes. Las operaciones de bombardeo estaban muy limitadas y se dirigían casi siempre contra aeródromos y transporte marítimo. Las ejecutaban de día con un reducido número de bombarderos bimotores obsoletos. Los líderes británicos temían que los bombardeos terroristas de las ciudades germanas provocaran incursiones de represalia de la Luftwaffe contra Londres y, además, consideraban que la RAF no

disponía aún de bombarderos y dotaciones suficientes para dañar la producción o la moral germana. Era mejor acumular y conservar la fuerza de bombardeo para operaciones más decisivas.

Entonces, a mediados de mayo de 1940, el Ejército germano invadió los Países Bajos con una chocante facilidad y bombardeó Róterdam, lo que supuso la muerte de 980 civiles. Churchill y el Gabinete de Guerra autorizaron al Mando de Bombarderos a atacar nudos ferroviarios y plantas de petróleo sintético en el Ruhr y en Renania. Esperaban que tales incursiones dañaran las fuentes del poder militar germano y dieran a los ejércitos aliados concentrados en el norte de Francia una oportunidad de contener al gigante germano. Los asaltos serían ejecutados al amparo de la oscuridad, pues los cazas y la *flak* alemana estaban diezmando las pequeñas flotas aéreas de la RAF.

El raid de la RAF de la noche del 15 al 16 de mayo de 1940 supuso el inicio de la primera guerra de bombardeo estratégico a gran escala del mundo.[17] El terror no era el objetivo, si bien Churchill sabía que habría bajas civiles y que era probable que la Luftwaffe respondiera con un ataque contra Londres. Con todo, esperaba que los nuevos cazas guiados por radar de la RAF derrotaran a los bombarderos alemanes. Entonces, en la noche del 24 al 25 de agosto de 1940, la Luftwaffe bombardeó Londres por accidente durante su campaña aérea de ablandamiento de Gran Bretaña previa a la invasión. Churchill ordenó una incursión de represalia sobre Berlín para la noche siguiente. Los daños fueron mínimos, pero Hitler se enfureció.[18] A partir del 7 de septiembre, Hitler lanzó un devastador *Blitz* sobre Londres, que pronto se extendió a otras ciudades británicas, con el objetivo principal de destruir fábricas y aterrorizar a la población civil hasta que se derrumbara su apoyo al esfuerzo bélico. En represalia por el bombardeo masivo de Coventry, la noche del 14 al 15 de noviembre, el nuevo jefe del Estado Mayor del Aire, *sir* Charles Portal, ordenó una incursión de terror contra Mannheim a mediados de diciembre de 1940. El ataque apenas fue efectivo, pues las bombas quedaron desperdigadas por la campiña que circundaba la ciudad.[19]

La guerra de bombarderos vaticinada por los teóricos del poder aéreo Giulio Douhet y «Billy» Mitchell empezaba a materializarse. Así y todo, Gran Bretaña se contuvo por un tiempo. Durante todo el *Blitz*, los asaltos germanos sobre las ciudades británicas fueron continuos, noche tras noche, y casi todos indiscriminados. El principal esfuerzo de bombardeo británico se dirigía contra blancos militares y solo pereció un bajo número de civiles alemanes residentes en las zonas que eran objetivo. También había una diferencia de intenciones. El objetivo de Alemania era la conquista, el de Inglaterra la supervivencia. Tras la evacuación de su ejército en Dunkerque, Gran Bretaña no tenía ningún otro modo directo de devolverle el golpe a Alemania. En 1940 «[el bombardeo] ejemplificó con claridad que Gran Bretaña libraba la guerra como debía, no como

le hubiera gustado»,[20] escribió el historiador Max Hastings.

Los resultados de estos ataques fueron descorazonadores: tanto las pérdidas como la falta de precisión siguieron siendo elevadas. En el verano de 1941, se publicó un alarmante estudio gubernamental relacionado con la precisión de los bombardeos. Su autor, un funcionario llamado D. M. Butt, afirmaba que solo un tercio de los aparatos británicos que alcanzaron sus objetivos en junio y julio de ese año lanzó sus bombas a menos de 8 kilómetros del punto de referencia. En la región del Ruhr, muy bien defendida y con su nube permanente de humo industrial, la cifra era de apenas una de cada diez.

El informe de Butt condujo a un drástico cambio de estrategia de bombardeo. Dado que el bombardeo de precisión era imposible de noche, Inglaterra haría lo que Churchill había jurado que nunca harían: bombardear no combatientes de forma deliberada. Los blancos de la nueva campaña aérea británica serían las áreas edificadas de las urbes germanas, los centros residenciales donde residía la mayor parte de la fuerza de trabajo. Se agregó a la lista de objetivos un total de 58 ciudades de más de 100 000 habitantes. El objetivo: destruir «la moral de la población civil enemiga y en particular la de los obreros industriales».[21] Sería un bombardeo para infundir terror, la ejecución de las ideas de Douhet y Mitchell. Sin embargo, se trataba de un acto de desesperación, no de un propósito militar original.

La nueva política de bombardeo recibió el respaldo de Churchill, que también aprobó al hombre designado para ejecutarla: el mariscal del Aire Arthur Harris, un oficial de carrera directo y sin pelos en la lengua que, hasta entonces, había sido el jefe de la delegación de la RAF en Washington. Harris conoció allí a Ira Eaker en una cena poco antes de la fecha en la que ambos hombres partirían a Inglaterra, casi al mismo tiempo, aunque en aviones separados, hacia sus nuevos e idénticos mandos paralelos. El 22 de febrero, el día después de la llegada de Eaker a Londres, Harris asumió el cargo de comandante en jefe del Mando de Bombarderos. Harris no instituyó la nueva línea directiva de bombardeos, pero apoyó con entusiasmo la existente, con una notable excepción. Consideraba que uno de los objetivos del bombardeo contra la moral –la revolución social– era una quimera. Douhet habría predicho que un pueblo sometido a un incesante bombardeo terrorista acabaría por alzarse e imponer el fin de la contienda. Sin embargo, aunque los bombardeos lograran quebrar el espíritu del pueblo germano, ¿cómo podrían los millones de sufrientes alzarse contra el régimen nazi, con su implacable y eficiente sistema de espionaje, tortura y represión? El objetivo primordial de Harris era lanzar un bombardeo de áreas que ralentizara la producción germana mediante la destrucción de centros industriales y la muerte de obreros. Se tarda más en forjar buenos trabajadores, le explicó a Eaker, que en producir buenas máquinas y «si escasean, afectaría a la producción bélica tanto como la pérdida de su fábrica».[22] Destruir los alojamientos de los obreros también

alteraría la producción, pues generaría ansiedad y elevadas tasas de absentismo. Un funcionario británico recurrió al eufemismo y denominó la nueva iniciativa *de-housing* [eliminación de casas], aunque el agresivo y directo «Bombardero» Harris, como la prensa empezó a llamarlo, nunca negó que fuera un bombardeo de terror.

Harris heredó una fuerza de bombardeo pequeña y obsoleta de menos de 400 aparatos en servicio, de los cuales solo 69 eran bombarderos pesados. Así y todo, el Mando de Bombarderos ya había iniciado el proceso de ser mucho más grande y más eficiente en el aspecto técnico. Ese mes de marzo, los bombarderos británicos empezaron a utilizar un nuevo dispositivo de ayuda a la navegación, llamado en código Gee (Ground electronics engineering, Ingeniería electrónica de terreno), que los guiara hasta sus objetivos en noches sin luna y las factorías británicas empezaron a producir en masa los cuatrimotores Stirling, Halifax y Lancaster que servirían de instrumento de las campañas «revientaciudades» de Harris, una sucesión de «batallas de bombarderos» que, creía Harris, postraría a Alemania antes de que comenzara la invasión terrestre. «Estaba convencido –escribió más tarde– de que una ofensiva de bombarderos del volumen adecuado con el tipo correcto de bomba podía ser, si se continuaba durante el tiempo suficiente, algo que ningún país podría soportar».[23]

Churchill no compartía con Harris su fe en que el bombardeo podría derrotar a la Alemania nazi por sí solo, pero, a falta de alternativas, respaldó el despiadado programa de bombardeos, ejecutado por el hombre al que llamaba –mitad con admiración, mitad con aversión– el Bucanero. (Las dotaciones de Harris, que lo adoraban y apoyaban sin condiciones, le llamaban *Butcher* [carnicero] o *Butch*, para abreviar). Y el primer ministro no tenía reservas morales, ni entonces ni más tarde, acerca de la guerra aérea sin restricciones. Tras la contienda, escribió a un antiguo oficial del Mando de Bombarderos: «Nunca deberíamos pedir disculpas por lo que le hicimos a Alemania».[24]

Después de una estancia de tres días en Londres, Eaker y su estado mayor fueron al cuartel general del Mando de Bombarderos en High Wycombe, un suburbio en Chiltern Hills, a unos 40 kilómetros al oeste de Londres. Allí, Harris –ahora *sir* Arthur–, les dio una afectuosa bienvenida y les invitó a compartir el entorno residencial y de trabajo del Mando de Bombarderos hasta que establecieran su propio cuartel general. Harris insistió en que, mientras tanto, Eaker viviera con su familia –su radiante esposa, Lady Jill, y su hija de 2 años– que se habían instalado en una magnífica casa de campo con establos y veredas por las que cabalgar a la sombra de los árboles.

Eaker y Harris nacieron el mismo día del año y los dos se enfrentaron a dificultades físicas a edad temprana. Harris pasó parte de su juventud en la dura maleza de Rodesia conduciendo carros de caballos, despejando tierras infestadas

de mosquitos y dirigiendo una granja de tabaco. Sin embargo, en casi todo lo demás, eran opuestos. Raymond Daniell, corresponsal del *New York Times*, trazó un acertado esbozo: «Harris, que fue minero de oro y plantador de tabaco en Rodesia, es todo un gigante –alto, con hombros alineados– y tiene un sentido del humor mordaz y extrovertido. Para ser inglés, es franco y directo y un conversador provocador y estimulante […] Eaker es un texano de habla pausada y un cuerpo ágil y atlético. Sus rasgos, como los de tantos otros hombres que han dedicado a volar la mayor parte de su vida, han adquirido líneas firmes y marcadas que recuerdan a un águila. Es modesto y reservado, rayano en la timidez y tiene esa cortesía sureña inconsciente y atenta de antes de la guerra».[25]

En sus ratos libres, Harris leía historia militar y libros relacionados con el cultivo de granjas; Eaker hacía ejercicio con una diligente regularidad. Por la noche, Harris tomaba cócteles, que mezclaba y servía vestido con su chaqueta de esmoquin de terciopelo; Eaker bebía con moderación –algo de jerez de vez en cuando–, pero amaba el póker, los cigarros y la franca compañía masculina. Harris tenía «un humor seco, cortante, a menudo vulgar» y era ofensivamente directo, a menudo violento. Eaker ejercía un estricto control sobre sus pasiones y en sociedad era complaciente, mientras que Harris, hijo de un funcionario del Servicio Exterior, gustaba de burlarse de la clase «con monóculo» y era un comandante frío y exigente, inflexible y distante con su Estado Mayor. Eaker tenía un estilo más relajado. Trabajaba de forma estrecha e informal con su equipo, jugaba a voleibol, *softball* y póker con ellos e incluso les pedía su consejo. Era un hombre del todo carente de cualquier pretensión. Cuando viajaba en el asiento trasero de su limusina, a veces le pedía al conductor que se detuviera a recoger soldados británicos de permiso que iban a casa haciendo autostop. «Los oficiales británicos jamás lo harían»,[26] le dijo un soldado. Cuando Eaker iba al pueblo a cortarse el pelo, se sentaba con paciencia en la barbería junto con los demás lugareños, y esperaba su turno. En cierta ocasión, el alcalde le pidió que diera un discurso improvisado a un grupo de ciudadanos de High Wycombe. Eaker se limitó a decir: «No hablaremos mucho hasta que no hayamos combatido más. Esperamos que, cuando nos vayamos, estén contentos de que hayamos venido».[27]

Arthur Harris, un capataz implacable en el cargo, era un anfitrión cordial y relajado en casa, una persona del todo diferente a la que era cuando estaba en la sala de operaciones subterránea del cuartel general del Mando de Bombarderos. Eaker y Harris establecieron de inmediato una muy buena relación. Cada tarde se reunían en la famosa «sala de conversación» de Harris, un estudio de cueros y maderas donde Harris tenía instalado un estereopticón que proyectaba fotografías aéreas en tres dimensiones de las ciudades enemigas que sus tripulaciones iban destruyendo. Con todo, su amistad inmediata nunca salvó la distancia entre sus filosofías de bombardeo. Harris le deseó éxito a Eaker en su experimento de

bombardeo diurno e hizo todo lo que estaba en su mano para que tuviera éxito: compartió información de inteligencia, operaciones, pronósticos meteorológicos y selección de blancos. Aun así, Harris estaba convencido de que el experimento estadounidense fracasaría y de que Eaker se vería obligado, tarde o temprano, a volver a entrenar a sus tripulaciones, reequipar sus bombarderos y unirse a las incursiones nocturnas de la RAF. «Dios sabe que deseo que pueda lograrlo –le confesó a Eaker–, aunque no creo que pueda. Venga y únase a nosotros por la noche. Juntos les daremos una paliza».[28]

En sus memorias, James Parton recuerda una célebre historia acerca de Harris que ilustra la brecha moral que separaba a ambos comandantes. Un día, Harris conducía su Bentley a toda velocidad en uno de sus trayectos regulares entre Londres y High Wycombe. Un policía de tráfico lo detuvo y le amonestó educadamente: «Podría haber matado a alguien, señor».[29]

«Muchacho –respondió Harris–, ¡yo mato cada noche a miles de personas!». Lejos de sentir reparos con respecto a matar civiles, «disfrutaba de ello»,[30] relata Parton. Puede que fuera así, pero esto puede llevar a engaño. Ira Eaker nunca se opuso a las incursiones de Harris porque temiera por las personas bajo las bombas. «No creo que hubiera consideración moral alguna entre los militares [en la Segunda Guerra Mundial] –observó tras la contienda–. Cuando veía caer bombas e impactar contra casas e iglesias me desagradaba, pero ellos nos estaban disparando».[31] Si la bomba atómica hubiera estado disponible en 1942 y le hubieran autorizado a utilizarla, dijo Eaker, la habría lanzado sobre Alemania sin reservas.

Las objeciones de Eaker al bombardeo de área estaban fundamentadas por completo sobre consideraciones militares: no era la forma más eficiente de liquidar al enemigo. Con todo, pensaba que el bombardeo de área, en combinación con los ataques de precisión estadounidenses, sometería a Alemania a una presión constante e intolerable y que aceleraría su fin. Consideraba que las operaciones de Harris complementaban a las suyas y lo tenía por un socio, no por un rival.

Harris ayudó a Eaker a conseguir un cuartel general para él y su estado mayor, que crecía de semana en semana. De regreso de una de sus misiones exploratorias por Chiltern Hills, los ayudantes de Eaker reportaron haber hallado el lugar perfecto, la escuela femenina de Wycombe Abbey, una casa señorial almenada en un campus semejante a un parque y senderos flanqueados por tilos. Ante los insistentes apremios de Eaker y Harris, el Ministerio del Aire trasladó a las estudiantes a Oxford y entregó la escuela a la 8.ª Fuerza Aérea. El día de abril que Eaker y veinte oficiales estadounidenses se mudaron al edificio trazaron un campo de *softball* y colocaron redes de voleibol. Esa noche, el oficial de guardia oyó sonar campanillas por toda la casa. Una inspección reveló que junto a cada cama había una campana con la siguiente etiqueta: «Si necesita una profesora por

la noche, toque dos veces».[32]

Wycombe Abbey, de nombre en clave Pinetree [pino] estaba a solo unos 6 kilómetros del cuartel general de Harris, lo que facilitaba la comunicación y la coordinación. Eaker, en cooperación con Harris, obtuvo ocho antiguas bases aéreas de la RAF en Huntingdonshire, en las Midlands, la vasta planicie central de Inglaterra al norte de Londres. Pronto se construiría más de un centenar de otras bases estadounidenses –de cazas y de bombarderos, así como estaciones de suministro, entrenamiento y reparación–, en su mayoría en Norfolk y Suffolk, en la vecina Anglia Oriental. Hacia finales de 1943, la 8.ª transformó este territorio de altas iglesias y pequeñas aldeas en un gran portaaviones anclado en tierra. Anglia Oriental se convirtió en la «zona específica de bombarderos estadounidenses»,[33] mientras que la RAF concentró sus bases de bombarderos más al norte.

En mayo, mientras los equipos de construcción británicos completaban los trabajos en las dos primeras bases de la 8.ª Fuerza Aérea –Polebrook y la vecina Grafton Underwood– el general «Hap» Arnold llegó a Inglaterra. El 30 de mayo, Churchill le invitó a él y a su delegación, junto con Eaker y el embajador Winant, a cenar en Chequers, su retiro de Buckinghamshire. Una vez sus invitados se sentaron a la mesa, el primer ministro se puso en pie e hizo un espectacular anuncio: en ese mismo minuto, dijo, la RAF despegaba para el mayor ataque de la historia… un raid de 1000 aeroplanos contra Colonia.

Harris ya había reducido a cenizas los centros históricos de dos inflamables ciudades medievales, Lubeca y Rostock, pero necesitaba una demostración mayor y más convincente del bombardeo de alfombra. A última hora de esa noche, mientras los invitados estaban en el salón bebiendo oporto y fumando cigarros, el primer ministro anunció que la Operación Millennium había sido un éxito impresionante. Todo el centro de la ciudad renana era un mar de llamas. Más tarde se supo que en menos de dos horas murieron casi 500 personas, 45 000 quedaron sin hogar y 12 000 edificios fueron destruidos, a un coste de solo 41 aparatos británicos. Había sido por igual un alarde propagandístico y una operación militar. Harris había podido reunir una fuerza de 1046 «bombarderos» porque había enviado 400 aviones obsoletos de unidades de entrenamiento. Así y todo, esta incursión le convirtió en un héroe nacional y en el favorito de la prensa británica.

Esa noche en Chequers, «Hap» Arnold felicitó calurosamente al primer ministro. Sin embargo, en este éxito británico veía una oportunidad perdida para los estadounidenses. Había venido a Chequers a vender a Churchill y a sus asesores de la RAF que el bombardeo diurno estadounidense era el futuro. «De todos los momentos de la historia […] elegí la noche en la que ellos le vendieron al mundo su propio tipo de bombardeo […] era evidente que los británicos volverían a insistir en que entregásemos a la RAF nuestros bombarderos

cuatrimotores».[34] La noche del raid de Colonia, la 8.ª Fuerza Aérea solo tenía en Inglaterra 1871 hombres –casi todos ellos personal de tierra– y ni un solo avión de guerra. Al día siguiente, el embajador Winant transmitió un mensaje urgente al presidente Roosevelt: «Inglaterra es el lugar en el que ganar la guerra. Envíen aquí aviones y tropas lo antes posible».[35]

El primer grupo de combate ya venía de camino. La mañana del 10 de junio, el majestuoso Queen Elizabeth, reacondicionado como transporte de tropas, amarró en el fiordo de Clyde. A bordo, junto con miles de infantes estadounidenses, venían los artilleros del 97.º Grupo de Bombardeo; los pilotos y navegantes se reunirían con ellos un mes más tarde, tras vivir una travesía por el Atlántico casi tan agónico como el de Charles Lindbergh de quince años antes.

EL B-17 ERA UNA MÁQUINA MUCHO MÁS FIABLE QUE EL SPIRIT OF ST. Louis, pero Lindbergh era un magnífico aviador. Los pilotos de la 8.ª volaron sus bombarderos a través del mismo océano con apenas unos pocos meses de entrenamiento de vuelo, fiándose de reportes de operadores de radio que tenían dificultades para leer puntos y rayas y guiados por navegantes que no acababan de dominar del todo su complejo arte. Elevándose sobre la costa de Maine, los aviadores de las ciudades interiores veían el océano por primera vez. Su destino era Prestwick, Escocia, la estación de término de lo que se llamaba la ruta «del gran círculo». Sus «peldaños» eran cuatro grandes masas de tierra: Terranova, Labrador, Groenlandia e Islandia. Aunque los grupos posteriores fueron sin escalas hasta Escocia –una distancia de unos 3200 kilómetros– estas estaciones eran indispensables para los primeros grupos, pues volaban con una de las peores meteorologías de la tierra.

En el primer tramo del cruce, los aviadores iban a dos posibles destinos: Goose Bay, en Labrador, o al lago Gander, al sur de Terranova, ambos a unos 1120 kilómetros de la costa septentrional de Maine. A continuación, venía una peligrosa travesía de 1120-1600 kilómetros sobre el mar hasta una de las dos bases que Estados Unidos acababa de construir en Groenlandia con permiso de Dinamarca. Los primeros aviones del 97.º Grupo de Bombardeo, dirigido por Paul Tibbets, llegaron sin problemas a Groenlandia. Entonces empezaron las dificultades. Volando sobre las escarpadas montañas del litoral de la isla, Tibbets pudo ver un interminable casquete de hielo que refulgía bajo el sol. Esto le advertía de que se aproximaba a Bluie West One, una de las pistas de aterrizaje más peligrosas del mundo. Tibbets maniobró su bombardeo y entró en un estrecho fiordo, de 32 kilómetros de largo, flanqueado por altos y cortantes acantilados a escasa distancia de las puntas de sus alas. Había, recordó, «[…]varios virajes difíciles. Unos cuantos cañones se bifurcaban del fiordo principal y tenía que mirar con atención el mapa para evitar seguir a alguno […] hasta un callejón sin salida del que no había forma de escapar».[36]

Cuando un piloto entraba en el fiordo, tenía que saber qué tiempo hacía en el aeródromo emplazado al final de este. No había espacio para virar y ningún B-17 podía ascender con suficiente rapidez para evitar estrellarse contra la pared inmensa de roca y hielo situada justo detrás de la pista de aterrizaje. El tiempo era claro y despejado y Tibbets hizo un aterrizaje impecable con su bombardero. Sin embargo, otros aviadores estadounidenses posteriores se estrellaron y ardieron tras quedar sumergidos entre la niebla o atrapados en las súbitas tempestades.

BW-1 era un lugar desolado, justo al sur del círculo polar. Había una cantina, una estación meteorológica, un puñado de cabañas expuestas al viento donde dormir y, al otro lado del fiordo, una solitaria aldea esquimal. No había ninguna tentación para quedarse aquí. Tras repostar, Tibbets voló a Islandia y de ahí a Prestwick, unos 1360 kilómetros al este. Un navegante de la RAF se reunió allí con el escuadrón y guio a los bombarderos a Polebrook, donde aterrizaron en una pista que, hasta hacía poco, había sido un patatal. Dos semanas más tarde, el último aeroplano del 97.º tomó tierra. Entonces, Tibbets supo lo afortunado que había sido su grupo. Habían perdido cinco aviones, pero ni un solo hombre. «Esas jóvenes dotaciones y sus aviones demostraron tener lo que hay que tener para ganar una guerra»,[37] escribió tiempo después.

El general Carl Spaatz había llegado a Inglaterra un mes antes en un B-24 Liberator y estableció su cuartel general en Bushy Park, cerca de Londres y del puesto de mando del nuevo comandante del teatro europeo de operaciones, el general de división Dwight David Eisenhower. Con la llegada del 97.º, la 8.º Fuerza Aérea estaba dispuesta para ir a la guerra.

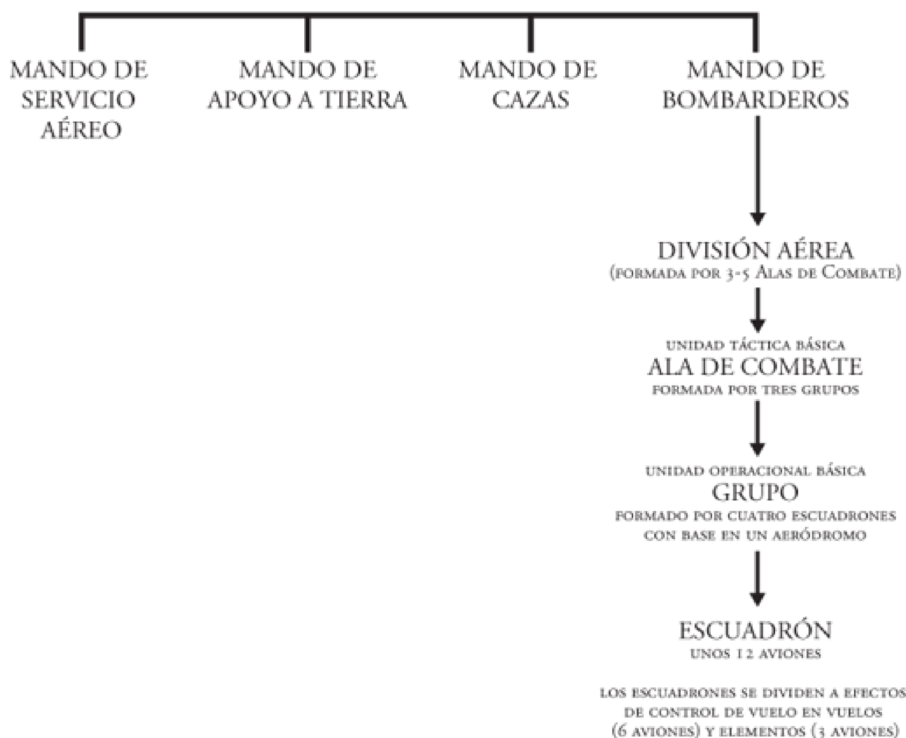
La 8.ª se componía de cuatro mandos. Además de los mandos de Bombarderos y de Cazas, existía el Mando de Apoyo a Tierra, que fue equipado, un año más tarde, con aparatos bimotores B-26 Marauder, y el Mando de Servicio Aéreo, encargado de suministros y mantenimiento. El general Frank «Monk» Hunter emplazó el cuartel general del Mando de Cazas en Bushey Hall, una mansión campestre de Hertfordshire, en los arrabales del noroeste de Londres, cerca del Mando de Cazas de la RAF. Hacia agosto, había cuatro grupos de cazas estadounidenses en el Reino Unido, dos de los cuales volaban Spitfires británicos y dos P-38 Lightning de Estados Unidos.

Para la planificación y dirección de las operaciones de combate, el Mando de Bombarderos de la 8.ª se organizaba en Alas de Combate. Cada una de ellas comprendía tres Grupos de Bombardeo, que se reunían en los cielos sobre sus bases próximas y volaban juntos a la batalla. Cada Ala de Combate, a su vez, pertenecía a una u otra organización superior, llamada, en un principio, Ala de Bombardeo y más tarde División Aérea. Eran el equivalente a las divisiones de infantería, grandes organizaciones para librar grandes batallas. En 1942 solo había dos Alas de Bombardeo, la 1.ª y la 2.ª Cada una contaba con su propio comandante y edificio de cuartel general, donde se planeaban y organizaban los

ataques de bombardeo que requerían estrecha coordinación.

Este esquema organizativo resultaba incomprensible para la mayoría de las familias de granjeros ingleses que residían en las antiguas localidades recién designadas y renombradas para fines bélicos. Esta población tradicional no tardó en hacer que los jóvenes aviadores estadounidenses ignoraran la terminología militar y llamaran a las estaciones de bombardeo no por los números de la Fuerza Aérea, sino por los nombres de los villorrios ancestrales junto a los cuales se habían construido los nuevos aeródromos: Seething y Snetterton Heath, Wendling y Wattisham, Alconbury y Attlebridge, Thorpe Abbotts y Thurleigh.

Esquema organizativo, 8.ª Fuerza Aérea



La inmensa mayoría de los militares estadounidenses que comenzaron a llegar en masa a Inglaterra a finales del verano de 1942 venía a entrenarse para la invasión. Los aviadores iniciarían su batalla de inmediato. No obstante, mientras las dotaciones del 97.º Grupo de Bombardeo se preparaban para la primera misión, hubo un cambio importante en la estrategia bélica aliada. El 1 de julio, el día en que el primer B-17 pilotado por una dotación estadounidense tocó tierra en Gran Bretaña, el Ejército alemán logró una victoria impresionante: la ruptura

del sitio de 245 días de la poderosa base naval de Sebastopol, el último bastión soviético en Crimea. Diez días antes, Rommel había aplastado a la guarnición británica de Tobruk, en Libia, cerca de la frontera egipcia. Esta doble victoria dio a los germanos una enorme inyección de confianza, mientras que, en Washington, Winston Churchill confesó en privado que era el inglés más miserable en América desde que el general Burgoyne se rindió en Saratoga.

Churchill estaba en la Casa Blanca para tratar de obtener un cambio importante en la política de guerra aliada. Quería que las tropas y los bombarderos estadounidenses entraran en liza lo antes posible con el fin de restablecer la moral aliada, aliviar la presión sobre los soviéticos y reforzar el maltrecho contingente británico del norte de África. El mes de abril precedente, aceptó a regañadientes el plan estadounidense de desembarcar en el norte de Francia en la primavera de 1943. En ese momento, empleó sus célebres poderes de persuasión para tratar de que Roosevelt pospusiera tal invasión. Con Dunkerque en la memoria, habló al presidente de «un canal de la Mancha lleno de cadáveres de soldados británicos».[38]

La estrategia funcionó. Ese mes de julio, Roosevelt aceptó un desembarco aliado en el norte de África francés, un cambio de política controvertido y muy refutado. Significaba posponer de forma indefinida el desembarco en la Francia ocupadas por los nazis, el «segundo frente» que Iósif Stalin exigía con impaciencia. George Marshall y su protegido, Dwight Eisenhower, el novato general al que Roosevelt había elegido para comandar la Operación Torch [antorcha], nombre clave de la operación norteafricana, se opuso férreamente al plan, pero Churchill tenía razón. Todavía no se había construido una flota de desembarco adecuada; los submarinos germanos estaban infligiendo graves daños a los convoyes del Atlántico; y la Luftwaffe era dueña de los cielos del norte de Europa. Para Roosevelt, también existían consideraciones políticas. Ante las inminentes elecciones al Congreso, en noviembre, soportaba mucha presión para que los efectivos terrestres de Estados Unidos entraran en acción contra los alemanes. Y el norte de África, con ayuda británica, era el único lugar donde los estadounidenses, aún en proceso de movilización, eran lo bastante fuertes como para enfrentarse a la temible maquinaria bélica germana.

Arnold estaba furioso. En cumplimiento del plan de desembarco, recibió orden de despojar a la incipiente 8.ª para apoyar las operaciones en el Mediterráneo y, además, no le habían autorizado aún a informar a Spaatz y a Eaker de estos cambios. El 97.º y el 301.º, que acababan de llegar a Inglaterra, serían reasignados a principios de otoño al norte de África y los demás bombarderos serían enviados directamente allí desde sus bases de entrenamiento en Estados Unidos. Esto significaba que el plan de la Fuerza Aérea de tener sobre Alemania 1000 bombarderos pesados para abril de 1943 tendría que esperar… Pero durante cuánto tiempo era algo que Arnold no sabía.[39]

Era algo más que un retraso. Arnold veía Torch como una amenaza a la propia existencia de la 8.ª Fuerza Aérea. Antes de que fuera completada, la reducida formación podía ser absorbida por la campaña nocturna de la RAF.

Tal fue la razón por la que Arnold presionó a Spaatz y a Eaker para que hicieran entrar en combate a sus dotaciones antes de que estuvieran bien entrenadas. Las semanas previas al desembarco de noviembre en el norte de África podrían constituir la única oportunidad para la Fuerza Aérea estadounidense de demostrar su doctrina de bombardeo estratégico diurno. Cuando se les informó de la Operación Torch, después de la misión de Ruan, Eaker y Spaatz también se convencieron de que el futuro de las operaciones de la Fuerza Aérea en Europa «dependía del resultado»[40] de la siguiente docena de misiones.

«No sabíamos muy bien cómo íbamos a hacer funcionar esa ofensiva al principio –admitió tiempo después Arnold–. Todo lo que sabíamos es que la *haríamos* funcionar».[41] Eaker y Spaatz tenían fe en sus aviones, fe en sus tripulaciones y, sobre todo, fe en la doctrina de bombardeo estratégico. De modo que, a finales del verano del tercer año de contienda, desde pequeños aeródromos de Inglaterra, los muchachos estadounidenses volaron hacia el peligro para poner a prueba un concepto de poder aéreo que se remontaba a los tiempos en que «Billy» Mitchell se elevó sobre las trincheras en un endeble biplano hecho de fibra y madera.

NOTAS

1 Morison, S. E., 1963, 59.
2 Entrevista con Ira C. Eaker, noviembre de 1974, AFHRA.
3 Arnold, H. H., 1951, 174.
4 Citado en Reynolds, D., 2000 (1996), 91.
5 Ira C. Eaker, «Some Observations on Air Power», en Wells, M. K. (ed.), 2000, 143.
6 Parton, J., 1986, 156-157.
7 Citado en *ibid.*, 128-129.
8 Armstrong citado en *ibid.*, 133-134; Ira. C. Eaker, «Senior Officers Briefing», U.S. Army Military History Institute, Carlisle Barracks, [en adelante USMHI].
9 *Ibid.*
10 *Ibid.*
11 Leslie Howard, *NYT*, 4 de junio de 1943.
12 Churchill citado en Calder, A., 1969, 264.
13 Casi un Estado cuartel: Jose Harris, «Great Britain: The People's War?», en Reynolds, D., Kimball, W. K. y Chubarian, A. O. (eds.), 1994, 238-239.
14 Citado en Calder, A., *op. cit.*, 17.
15 Citado en Mosely, L. O., 1971, 260.
16 Salisbury, H. E., 1983, 94-95.
17 Incursión de la RAF en la noche del 15 al 16 de mayo: Reuniones del Gabinete de

Guerra, 14 de mayo de 1940 y 15 de mayo de 1940, Archivo Nacional, NA-UK; Boog, H. *et al.*, 2001, vol. 6, 498-500.
18 Ataque de represalia sobre Berlín: Mason, F. K., 1980 (1969), 364-365.
19 Incursión de terror en Mannheim: Boog, H. *et al.*, 2001, vol. 6, 507.
20 Hastings, M., invierno de 1994, 65.
21 Directiva Número 22, citada en Webster, Ch. y Frankland, N., 1961b, ap. 8.
22 USMHI, 15.
23 Harris, A., 1947, 147.
24 Citado en Hastings, M., 1989 (1979), 107.
25 Citado en Parton, J., *op. cit.*, 139-140.
26 Citado en *ibid.*, 153.
27 Recorte de prensa sin fecha, Spaatz MSS.
28 Citado en Parton, J., *op. cit.*, 130.
29 Harris, A., 1947, 15.
30 Parton, J., *op. cit.*, 140.
31 Entrevista con Ira Eaker, 22 de mayo de 1962, por el dr. Goldberg y el dr. Hildreth, AFHRA.
32 Longmate, N., 1975, 80.
33 AAF, vol. 2, 631.
34 Arnold, H. H., *op. cit.*, 180.
35 Citado en *ibid.*, 182.
36 Tibbets, P. W., 1998, 74-79.
37 *Ibid.*
38 Arnold, H. H., *op. cit.*, 174.
39 *Ibid.*, 183.
40 Ira C. Eaker, «Some Observations on Air Power», en Wells, M. K. (ed.), 2000, 143, AFHRA.
41 Citado en Taylor, J. G., verano de 1966, 69; *véase también* Arnold, H. H., *op. cit.*, 198.

CAPÍTULO 3

EL CIELO PELIGROSO

Aquellos que volaron a finales de 1942 y principios de 1943 libraron una guerra muy diferente a la de los que vinieron después.

Russell Strong, *First over Germany*

Polebrook, 6 de septiembre de 1942

El blanco era una fábrica aeronáutica en el norte de Francia. Paul Tibbets, una vez más, volvería a dirigir a la 8.ª Fuerza Aérea. No habían acumulado pérdidas hasta entonces, pero hoy la Luftwaffe intervendría con efectivos importantes. «El 6 de septiembre –escribió Budd Peaslee, comandante de la 8.ª–, los estadounidenses probaron por primera vez la guerra aérea tal y como iba a ser».[1]

Los cazas de Göring esperaron hasta que los bombarderos iniciaran el retorno desde su objetivo. Atravesaron la pantalla de cazas Spitfire y se lanzaron sobre ellos como un enjambre de avispas enfurecidas. Dos Fortalezas, una de ellas pilotada por un amigo de Tibbets, el teniente Paul Lipsky, estallaron en llamas y desaparecieron a una aterradora velocidad hasta desintegrarse en pedazos ardientes en su descenso al vacío. «Era un muchacho maravilloso –escribió más tarde Tibbets– y su muerte me sacudió. Hasta entonces, para nosotros la guerra había sido un juego; despegábamos, lanzábamos nuestras bombas y siempre regresábamos a salvo. Nos creíamos superhombres que nos imponíamos a un enemigo superior gracias a nuestra destreza en los cielos. Así de hinchada estaba nuestra estúpida confianza hasta que vimos el avión de Paul precipitarse sin control [y] estallar en una bola de fuego».[2] En el aparato de Tibbets nadie dijo ni una palabra por el intercomunicador. En silencio, todo el mundo se imaginó a sí mismo en el lugar de Paul. «La misión siguiente estuvimos muy cerca de hacer el mismo picado hacia la eternidad –recordó Tibbets–. Fue […] el más aterrador roce con la muerte que experimenté en todas mis misiones de guerra sobre

Alemania, África y el Pacífico».

Varios Messerchmitt Bf109 (Me 109), el aparato de caza más numeroso de la flota de defensa de la Luftwaffe, se lanzaron sobre la formación de Tibbets tan pronto como esta completó su pasada de bombardeo. «Las ametralladoras de todos nuestros aparatos escupían enloquecidas fuego contra los aviones enemigos, que picaron sobre nosotros desde tres direcciones y que taladraban agujeros en las alas y fuselajes de nuestros B-17». Cuando lo peor parecía haber pasado, un interceptor enemigo salió del sol directo contra el bombardero de Tibbets. Una bala de cañón impactó contra la ventana derecha de la cabina y parte del panel de instrumentos se volatilizó. «En ese momento, sentí la punzada del metal volador y varios fragmentos se me clavaron en el costado derecho», rememoró Tibbets.

El copiloto, el teniente Gene Lockhart, se llevó la peor parte del impacto. Le había volado parte de la mano derecha y la sangre salpicó toda la destrozada cabina. Tibbets, atlético y fornido, mantuvo estable el aeroplano, que se agitaba y temblaba bajo repetidos impactos. Ese era el momento en que una tripulación debía ser disciplinada. Hubo un brote de pánico, aunque este vino de una fuente inesperada: el coronel Newton D. Longfellow, nuevo jefe de la 2.ª Ala de Bombardeo, que volaba con Tibbets en una misión de orientación de combate. «[Longfellow] tenía reputación entre sus subordinados de tipo duro. Media unidad le tenía un miedo mortal –contó Tibbets–. En los frenéticos momentos que siguieron, toda la […] bravuconería que aterrorizaba a sus subordinados lo abandonó de repente. En una reacción de ciego frenesí, pasó la mano sobre mi hombro y agarró un puñado de controles de aceleración y turbo, lo que redujo la potencia de los motores a 7600 metros».

«La cabina era un caos. Yo trataba de volar el avión con una mano mientras con la otra intentaba evitar que Lockhart muriera desangrado. Mientras él sostenía su mano destrozada por encima de la cabeza yo le agarraba con fuerza de la muñeca con mi mano derecha al tiempo que intentaba mantener la trayectoria de vuelo».

Tibbets le gritó a Longfellow que quitara las manos de los controles, pero con el aire gélido que entraba por el agujero del panel de instrumentos no le oía. Entonces, Tibbets le dio un «revés»[3] en la barbilla con su codo izquierdo que lo dejó sin sentido. Segundos más tarde, una bala de ametralladora le rozó el cráneo a uno de los artilleros, que cayó, inconsciente, como un saco sobre Longfellow. Cuando este volvió en sí, agarró el kit de primeros auxilios, hizo un torniquete en la mano de Lockhard y le vendó la cabeza al servidor de la torreta.

Tibbets recuperó el control del aeroplano y, con Longfellow de copiloto, regresó a la base. Longfellow le dijo a Tibbets mientras salían del maltrecho bombardero: «Paul, hiciste lo correcto».[4]

Los dos hombres malheridos se recuperaron y, junto con Tibbets, recibieron el Corazón Púrpura. En las fotografías de la ceremonia publicadas en la revista

Life puede verse a Tibbets, visiblemente molesto, y a Lockhart con un aparatoso vendaje. Tibbets estaba enojado porque apenas había sufrido unos cortes y se quejó a los publicistas de la Fuerza Aérea, no tenía tiempo para «desfiles y ceremonias».[5] Ese día estaba trabajando en la planificación de la que iba a ser la mayor operación de la 8.ª Fuerza Aérea hasta ese momento.

Lille

El 9 de octubre, la 8.ª voló a Lille, un núcleo ferroviario y metalúrgico francés que alimentaba el crecimiento de la maquinaria bélica hitleriana. En ese momento, Eaker disponía de más grupos de bombardeo, por lo que al fin pudo organizar una fuerza considerable de 108 aparatos pesados, incluidos 24 B-24 Liberator de doble cola del recién activado 93.er Grupo de Bombardeo, comandado por el coronel Edward J. «Ted» Timberlake, que llegó a ser uno de los mejores jefes de aviación de la guerra. Fue la primera misión de combate de los B-24 con la 8.ª. Despegaron más de 400 cazas para cubrir a los bombarderos. Entre ellos había tres docenas de P-38 Lightning y un número igual de Spitfire pertenecientes a los célebres Escuadrones Águila (Eagle Squadrons), formaciones compuestas por estadounidenses que se habían incorporado a la RAF antes de Pearl Harbor y que acababan de integrarse en el incipiente Mando de Cazas de la 8.ª Fuerza como su 4.º Grupo de Caza.

Lille fue la primera misión del teniente J. Kemp McLaughlin. De 20 años de edad, y graduado por la Universidad de Virginia Occidental, era un producto de la Gran Depresión. Este era su primer trabajo fijo y por una causa que le importaba: le pagaban 250 dólares al mes, además de una paga de vuelo de 90 dólares, para contribuir a derrocar al hombre más peligroso del mundo. Aquella madrugada de octubre, mientras sus compañeros del 92.º Grupo de Bombardeo, una unidad de Fortalezas recién llegada a Inglaterra, entraban en la sala de reuniones del aeródromo de Bovingdon, MacLaughlin observó que él no era el único que estaba nervioso: todo el mundo parecía pálido y tenso. Algunos hombres dejaron escapar un gruñido cuando el oficial al mando, el coronel James S. Sutton, les advirtió de que debían esperar una fea recepción de la Luftwaffe.

A continuación, el comandante Gardiner «Gordy» Fiske, oficial jefe de inteligencia del grupo, informó a las tripulaciones de la oposición enemiga esperada. Fiske provenía de una familia de la élite bostoniana y había sido miembro de la célebre Escadrille Lafayette (Escuadrilla Lafayette) de la última contienda. Se volvió a alistar en la Fuerza Aérea después de Pearl Harbor sin apenas conocimiento de lo mucho que había progresado la aviación desde que combatió sobre las trincheras en su caza biplano. Una vez finalizó su sesión informativa, un aviador le preguntó por las defensas antiaéreas del litoral francés. «Parecía desconcertado –recordó McLaughlin– y, por fin, dijo, “Bueno, no había

ninguna cuando estuve por allí durante la Primera Guerra Mundial"».[6] En ese momento, el coronel Sutton saltó de su asiento y gritó: «"Gordy", por Dios, ¡siéntese!». Solo rieron unos pocos hombres.

McLaughlin volaba de copiloto de su jefe de escuadrón, el comandante Robert Keck, y su presencia le templaba los nervios. Cuando los bombarderos se aproximaban a Lille, empezó a formarse una espesa capa de calima y el bombardero de Keck no pudo ver con claridad el blanco. Keck ordenó al escuadrón dirigirse hacia el blanco secundario, un aeródromo en Saint-Omer, donde se toparon con un denso campo de fuego antiaéreo. McLaughlin vio horrorizado cómo un estallido de *flak* alcanzaba el ala izquierda, donde estaban la mitad de los depósitos de fuel del avión, que incendió todo el ala. Una segunda ráfaga de *flak* proyectó metralla al rojo vivo a través del fuselaje e hirió al operador de radio, «que empezó a gritar por el intercomunicador y bloqueó todas las comunicaciones». El comandante Keck le hizo una señal a McLaughlin para que tomara los mandos y bajó al compartimento delantero a ayudar a combatir el fuego… O eso es lo que pensó McLaughlin. Después de que se fueran los cazas enemigos y el fuego se extinguiera por sí solo, Keck volvió a la carlinga y retomó el control. Más tarde, el navegante le explicó a McLaughlin lo que Keck había estado haciendo abajo. Se colocó el paracaídas y se sentó en la escotilla de escape inferior, temblando de miedo, dispuesto a ser el primero en saltar si el avión explotaba o perdía el ala. «Aunque pasó un año antes de que se descubriera –relató McLaughlin, este incidente puso fin a su carrera militar».[7]

A su regreso a la base, McLaughlin montó en su bicicleta y volvió a su alojamiento. Al pasar junto a uno de sus antiguos compañeros de escuela de vuelo que estuvo en la misión lo saludó, pero este no le respondió. Más tarde supo que su amigo iba camino del puesto de mando del grupo a entregar sus alas. Nunca más volvió a volar.

La misión dejó a Kemp McLaughlin la sensación de que ni él ni los líderes en los que había confiado estaban preparados para combatir una guerra aérea. Sus posibilidades de supervivencia, concluyó, eran poco menos que nulas.

Lille fue la «primera pelea real»[8] de la 8.ª Fuerza. Se perdieron cuatro bombarderos, las primeras bajas de la 8.ª desde el 6 de septiembre, y 46 aparatos sufrieron daños a causa de unos ataques de cazas «de duración y ferocidad sin precedentes».[9] Ningún artillero de la 8.ª estaba preparado para lo que encontraron en los cielos sobre Lille y Saint-Omer. Con oleadas de cazas enemigos entrando y saliendo de las formaciones de bombarderos, los nerviosos artilleros rociaron el cielo de fuego de ametralladora, que alcanzó a sus propios bombardeos, a sus escoltas y, solo de vez en cuando, al enemigo. Tras la batalla, los publicistas de la Fuerza Aérea alardearon de que sus artilleros habían tenido «una oportunidad de oro».[10] Las cifras oficiales de derribos eran fantásticas: 56 aparatos germanos destruidos y 46 «probables» o dañados de gravedad. El total,

102, sumaba más cazas de los que la Luftwaffe puso ese día en el aire. Los registros germanos, por su parte, solo notificaron dos pérdidas. «Vivimos en las nubes», comentó un comandante.[11]

Los artilleros eran novatos, habían recibido un pésimo entrenamiento y estaban deseosos de demostrar su valía… Una combinación catastrófica. La mayoría de ellos no pretendía engañar a nadie. En la niebla de la batalla, no menos de una docena de artilleros podía disparar contra un único caza alemán. Si el avión era abatido, cinco o seis servidores reclamarían el derribo, todos ellos convencidos de que su reivindicación era legítima. Un segundo factor explicaría las cifras inexactas. Los pilotos alemanes, al acercarse hacia las miras de los artilleros a velocidades de aproximación de más de 800 kilómetros por hora, disparaban una ráfaga, giraban los aviones sobre sí mismos y picaban bajo los bombarderos dejando ir por los tubos de escape un rastro de humo negro. Muchos artilleros confundían la maniobra evasiva y el humo con daños fatales infligidos por sus ametralladoras de calibre 12,7.

Navegantes y bombarderos también lo tenían difícil. Para algunos de ellos, era su primera pasada de bombardeo a una altura superior a 3000 metros. Cada aeronave estaba equipada con una mira Norden valorada en 10 000 dólares. En cierta ocasión le preguntaron a Carl Norden si los bombarderos que emplearan su visor podían colocar una bomba en un barril de pepinillos desde 6000 metros. Este respondió: «¿A qué pepinillo quieren acertarle?».[12] Sin embargo, su sensible visor era difícil de operar, incluso durante entrenamientos con buen tiempo en Estados Unidos. En Europa occidental, las nubes o el humo de las industrias estaban presentes dos días de cada tres y si un bombardero podía ver con claridad, el enemigo también podía avistarlo sin problema. Con balas calientes y cortantes fragmentos de metralla impactando contra su puesto acristalado, tenían que permanecer concentrados y en calma para introducir en el instrumento los datos del terreno y velocidad de aproximación, desviación del viento, resistencia estimada del aire y tiempo de caída de las bombas.[13] Se suponía que los pilotos debían mantener el avión estable y a velocidad constante durante la pasada de bombardeo, pero, como observó un informe clasificado de la Fuerza Aérea, los nerviosos pilotos solían hacer bruscas maniobras evasivas bajo el fuego,[14] lo cual alteraba los sensibles giroscopios de las miras Norden. Algunos bombarderos se ponían tan nerviosos que olvidaban abrir las compuertas de la bodega de bombas.

Para lanzar bombas con precisión, los inexpertos bombarderos dependían de navegantes también faltos de experiencia para localizar el blanco, unos navegantes que tenían dificultades para hallar sus bases en Inglaterra de regreso de misiones de entrenamiento. «Cuando soltamos sobre Inglaterra a una nueva tripulación con un mapa –reportó un investigador de la Fuerza Aérea–, lo habitual es que se pierdan al cabo de cinco a diez minutos».[15] La precisión media de bombardeo durante el transcurso de la guerra, «expresada en forma de error circular

probable»,[16] era de unos 1200 metros, muy lejos de la circunferencia de un barril de pepinillos. Un informe secreto acerca de la misión de Lille reveló que los errores de bombardeo «eran tan grandes y recurrentes que, a no ser que los reduzcamos de forma drástica, no aprovecharemos nuestras excelentes miras Norden».[17] El general Eaker sabía que los bombardeos habían sido malos, pero tergiversó los resultados para los reporteros.

A las tripulaciones que volaron a Lille se les informó de que sus blancos estaban «en la espesura» de un área densamente poblada. «Cuando llegamos sobre […] la iglesia […] que era el punto de referencia de nuestro objetivo, pensé que si fallábamos el blanco causaríamos daño a mucha gente –le comentó Tibbets a un periodista después de la misión–. No queremos matar franceses […] me preocupan las mujeres y niños […] Verá, yo tengo un bebé de tres años en casa. Odio imaginarlo jugando cerca de una fábrica bombardeada. Eso me hace ser cuidadoso».[18] Sin embargo, en la confusión del combate aéreo, con un fuerte viento soplando a la altitud de descarga, tener mucho cuidado no garantizaba salvar a gente inocente. Los comandantes, seducidos por su obstinada fe en el bombardeo de precisión, les pedían lo imposible a las dotaciones. Estos ciegos creyentes, sin embargo, tenían el suficiente sentido común para cubrirse las espaldas. Dos días antes de la incursión de Lille, hicieron que la BBC advirtiera a los franceses que residieran a menos de dos kilómetros de una fábrica o nudo ferroviario del norte del país de que evacuaran su hogar.[19]

A las tripulaciones de la 8.ª Fuerza Aérea nunca se les dijo que sus bombas mataron al menos a 40 civiles en Lille, a 150 franceses en una incursión posterior contra el puerto de Lorient y a 140 más en un segundo raid sobre Ruan. Los daños en Ruan, el centro cultural de Normandía, habrían sido mucho mayores si no hubieran fallado docenas de bombas, incluida una que atravesó el tejado de un hospital.[20]

Sin embargo, nada mermó el entusiasmo de la 8.ª Fuerza Aérea.

Ira Eaker consideró Lille un punto de inflexión. La conclusión exitosa de la primera fase de la campaña de bombardeo estratégico diurno de Estados Unidos. La misión de Lille demostró de forma rotunda, escribió a «Hap» Arnold, que los bombarderos «en una sólida formación, pueden emplearse de forma efectiva y exitosa sin escolta de caza».[21] Arnold le hacía llegar los informes de Eaker al presidente Roosevelt, el cual, bajo la presión constante de Churchill, empezaba a dudar de que tales incursiones estuvieran haciendo daño alguno a los alemanes. «Le aseguré que no había ningún motivo de preocupación –escribió Arnold a Spaatz–. Espero que estemos en lo cierto».[22]

Puede que Roosevelt fuera escéptico, pero los corresponsales de guerra estadounidenses en Gran Bretaña no cuestionaban los optimistas informes de Eaker; los aceptaban sin más o bien consideraban que era importante, dada la mala marcha de la guerra, que el público los creyera. Ese mes de octubre, la

revista *Life* envió a su fotoperiodista estrella, Margaret Bourke-White, a realizar un espléndido desplegable acerca de la 8.ª Fuerza Aérea, la única unidad estadounidense que combatía en ese momento a los nazis. «Todas las incursiones han sido tremendamente exitosas»,[23] publicó *Life*. Era innegable que el Mando de Bombarderos de la 8.ª era pequeño, pero «crecerá sin cesar» y con su enorme incremento «la intensidad y horror de sus ataques sobre Alemania [aumentará], hasta que los cielos de Europa [estén] carbonizados y su tierra estriada por las bombas estadounidenses».

Tal incremento de la destrucción no sucedió con la rapidez que proclamó *Life*. Durante los seis meses siguientes, la 8.ª Fuerza Aérea no fue capaz de enviar en un único día a la Fortaleza Europa [Festung Europa] de Hitler el mismo número de bombarderos que en la incursión de Lille. Eaker tenía razón: Lille había sido un punto de inflexión, aunque no en el sentido optimista que había imaginado.

Con todo, visto en perspectiva, la aparición de la 8.ª sobre el noroeste de Europa en el otoño de 1942 fue «el acontecimiento más decisivo de la guerra de bombardeo estratégico»,[24] escribió Horst Boog, el destacado historiador germano de la guerra aérea. La creación de la ofensiva diurna, combinada con la campaña nocturna británica, presionó las defensas aéreas alemanas «las veinticuatro horas del día y la superioridad aliada se hizo abrumadora». En 1942, no obstante, tanto el alto mando germano como el aliado consideraban que la campaña de la 8.ª Fuerza Aérea era un esfuerzo patético e inefectivo y ese otoño, la estrategia global anglo-estadounidense la debilitó más aún, hasta poner en peligro su propia supervivencia.

Los refugios del golfo de Vizcaya

A finales de octubre de 1942, Paul Tibbets recibió orden de reunir cinco Fortalezas para un transporte a Gibraltar de alto secreto. El pasaje serían los jefes estadounidenses y británicos de la Operación Torch, el desembarco en el norte de África.[25] Su pasajero en el Red Gremlin sería el general Eisenhower, el comandante supremo de la operación. El 2 de noviembre, la pequeña flota de Tibbets voló de Polebrook a un aeropuerto cercano a Bournemouth, la popular localidad turística de la costa del canal de la Mancha. Al día siguiente, Eisenhower y su plana mayor de mando llegaron de Londres en un tren especial, prepararon el equipaje y se dispusieron a transferir su cuartel general a Gibraltar. El tiempo era pésimo, con llovizna y una bruma tan densa «que hasta los pájaros iban a pie», como solían bromear los aviadores. Tras varios retrasos, Eisenhower decidió volar justo cuando el tiempo empeoró. De pie en la línea de despegue con parte de su personal, refugiados bajo un ala del Red Gremlin, le dijo a Tibbets: «Hijo, tengo que empezar una guerra ahí abajo y ahí es donde tengo que

estar».[26] Mientras aceleraba por la pista entre la lluvia y la niebla cegadora, Tibbets apenas vislumbraba las puntas de las alas del avión.

Tres días más tarde, a las 03.00 de la madrugada del 8 de noviembre, dos enormes convoyes de tropas y suministros, uno procedente de Estados Unidos y el otro de Gran Bretaña, convergieron sobre sus objetivos con mecánica precisión. Un contingente estadounidense, parte de la mayor flota de guerra que nunca haya zarpado de aguas americanas, desembarcó en Casablanca, en la costa atlántica de Marruecos. Otras dos fuerzas, compuestas por efectivos británicos y estadounidenses, desembarcaron en Orán y Argel, en la costa mediterránea de Argelia. En total, pusieron pie en tierra 65 000 efectivos. Fue la mayor operación anfibia estadounidense hasta la fecha. A finales de ese mismo mes, Tibbets fue enviado al norte de África para asumir el mando de un escuadrón de bombarderos estadounidenses de la recién creada 12.ª Fuerza Aérea.

La 12.ª recibió el apropiado nombre en clave de Junior. Spaatz y su estado mayor recibieron orden de desmantelar la fuerza aérea que acababan de empezar a crear en Inglaterra para bombardeo estratégico con el fin de construir una segunda fuerza aérea, cuyas operaciones serían, sobre todo, tácticas: apoyar a la infantería y hostigar las líneas de suministro enemigas. «No puedes tener esto; es para Junior»,[27] era una broma recurrente en Park House, la residencia de Spaatz en Wimbledon Common, junto al Támesis, justo al otro lado de Londres y no muy lejos del cuartel general de la 8.ª Fuerza Aérea en Bushy Park, de nombre en clave Widewing [ala ancha]. En Park House, una sencilla pero confortable residencia victoriana, Spaatz vivía y trabajaba con sus asesores principales y celebraba reuniones diarias de estado mayor, pues preferían aquel entorno al de Widewing, un grupo de anodinos edificios de cemento de una sola planta. «Recuerdo acudir allí a las dos de la madrugada –rememoró un oficial– para ir a toda prisa a la casa del general Spaatz; el general [Frederick] Anderson [principal asesor de Spaatz para operaciones] salió en bata y el general Spaatz nos sirvió té. En las noches de grandes operaciones, nos quedábamos en vela hasta el día siguiente».[28] Como observó el biógrafo del general, «vivir y trabajar juntos encajaba con la filosofía de liderazgo de Spaatz».[29] Odiaba trabajar en una oficina, sentado a un escritorio cubierto de papeles y pilas de memorandos urgentes. «Tooey, como ciertos personajes literarios, prefería levantarse muy tarde y trabajar hasta última hora»,[30] contó un amigo. Al igual que Churchill, hacía la mayoría del trabajo a altas horas de la madrugada, incorporado en la cama y en pijama. Trabajaba mejor solo o con tres o cuatro hombres de su entera confianza, con los que solía planificar la estrategia en partidas de póker que duraban hasta bien entrada la noche. Spaatz rara vez dictaba órdenes; daba por supuesto que los hombres que se sentaban a su mesa y se bebían su *bourbon* y trataban de quitarle su dinero comprendían lo que esperaba de ellos.

Eisenhower ordenó a Spaatz asignar a Torch sus dos grupos más

experimentados de bombardeo pesado, el 97.º y el 301.º, así como todos salvo uno de sus grupos de caza, el 4.º, estacionado en Debden, al norte de Londres. Hacia primeros de noviembre, la 8.ª Fuerza había transferido a Junior más de 27 000 hombres y 1200 aviones. La 8.ª también perdió al general de brigada Jimmy Doolittle, el primer héroe estadounidense de la guerra. Tras su incursión sobre Tokio, por la cual le concedieron la Medalla de Honor, fue enviado a comandar una de las alas de bombardeo de la 8.ª, pero, en lugar de ello, le dieron el mando de la 12.ª Fuerza Aérea. «¿Qué es lo que queda de la 8.ª Fuerza Aérea tras el impacto de Torch? Pensamos que no mucho»,[31] señaló Spaatz en una reunión de estado mayor. Dado que ese mes de octubre la meteorología inglesa mantuvo a sus bombarderos en tierra durante semanas enteras, Spaatz temía que a medida que las fuerzas aliadas tomaran territorio en el Mediterráneo, la 8.ª sería desmantelada por completo y sus bombarderos destacados a bases del sur de Europa, donde la meteorología no era un impedimento tan relevante.

Al final, fue su comandante, no el conjunto de la 8.ª Fuerza Aérea, el que fue enviado al norte de África. En vísperas de la invasión, Eisenhower asignó a Spaatz el mando de las operaciones aéreas del teatro de operaciones del Mediterráneo. Ira Eaker pasó a dirigir la reducida 8.ª y Newton Longfellow le sucedió en la jefatura del Mando de Bombarderos de la 8.ª Fuerza Aérea. A esta solo le quedaban cuatro grupos de Fortalezas –91.º, 303.º, 305.º y 306.º– y dos de Liberator –44.º y el 93.er– de «Ted» Timberlake. Sin embargo, durante el año siguiente, estos fueron enviados al norte de África de forma temporal, con lo que las Fortalezas tuvieron que asumir la mayor parte de operaciones de bombardeo desde Inglaterra entre noviembre de 1942 y el verano siguiente. A pesar de haber quedado debilitada por Torch, el comandante de esta operación les asignó la misión más dura hasta la fecha: atacar los búnkeres de *U-boote* en Francia, en el golfo de Vizcaya, para mantener abiertas las líneas de suministro atlánticas de las fuerzas aliadas en el norte de África.

El propósito de las primeras misiones que voló la 8.ª Fuerza Aérea desde Inglaterra más que dañar al enemigo era demostrar que los estadounidenses podían ejecutar bombardeo diurno sin pérdidas prohibitivas. Temerosos de que las misiones peligrosas y las enormes pérdidas sentenciaran por completo el experimento de bombardeo, Eaker y Spaatz organizaron incursiones de penetración superficial, relativamente seguras, contra blancos industriales en Francia y los Países Bajos, dentro del radio de acción de la escolta de cazas. En la siguiente fase de la guerra aérea, en la cual los aparatos pesados fueron enviados contra blancos cuyas bombas no podían destruir y donde sus escoltas no podían llegar, murieron muchos de los amigos que Paul Tibbets había dejado en Inglaterra.

CUANDO IRA EAKER ASUMIÓ EL MANDO DE LA 8.ª SE TRASLADÓ DE HIGH Wycombe

a Bushy Park. En High Wycombe dejó una cohesionada plana mayor de 150 oficiales, a la que había convertido en un equipo de operaciones comprometido. Spaatz le ofreció Park House, pero Eaker esperaba una constante afluencia de visitantes, por lo que deseaba una residencia más grande. «Las recepciones sofisticadas en una época en la que la guerra todavía estaba muy lejos de estar ganada podría sonar a Nerón pulsando la lira mientras ardía Roma»,[32] escribió Parton en sus memorias, pero Eaker tenía dos importantes campañas diplomáticas y propagandísticas que librar. «Debía mantener relaciones estrechas y cordiales con los británicos a todos los niveles, desde el rey para abajo. Y tenía que seguir persuadiendo al reguero de visitantes de alto nivel que el concepto, todavía no demostrado, del bombardeo diurno de precisión a gran altura podía funcionar más allá de los márgenes de Francia».[33]

Sus amigos de la RAF le encontraron el lugar perfecto, no lejos de Bushy Park: una casa de estilo Tudor de elegante decoración llamada Castle Coombe. Tenía más de 8000 m^2 de jardines, una pista de tenis, doce dormitorios, una espaciosa sala de recepción y un portal que daba al campo de golf de Coombe Hill, donde Eaker solía escaparse a hacer nueve hoyos durante los largos crepúsculos del verano británico. La RAF puso la casa y Parton decoró las paredes con cincuenta pinturas y grabados en préstamo del almacén-refugio antiaéreo de la Tate Gallery. Mientras acondicionaban Castle Coombe, Eaker vivió en Park House, desde donde dirigió la primera fase de la operación de bombardeo que estuvo más cerca que Torch de destruir la 8.ª Fuerza Aérea como mando independiente.

LA MAYOR CONFRONTACIÓN NAVAL DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL fue la batalla del Atlántico, una lucha a muerte para impedir que los submarinos del enemigo, los *U-Boote*, cortaran la vital línea de comunicaciones oceánicas entre Gran Bretaña y sus aliados. Con sus fuerzas en combate por todo el mundo, «La batalla del Atlántico –dijo Churchill–, fue el factor dominante durante toda la guerra [...] todo lo que ocurría en otros lugares, en tierra, mar o aire, dependía, en última instancia, de su desenlace».[34]

Para Gran Bretaña también fue una lucha por la supervivencia. Era una vulnerable economía insular y, pese a su inmensa capacidad industrial, importaba la mayor parte de metales no ferrosos, la mitad de sus alimentos y todo su petróleo. Si la flota del *Großadmiral* Karl Dönitz, jefe de la fuerza de sumergibles alemanes, lograba bloquearla con éxito, se vería obligada a rendirse por hambre. El bloqueo también amenazaba con cortar el envío desde Gran Bretaña a la Unión Soviética de aviones de guerra y carros de combate necesarios para detener el avance germano sobre Moscú y Leningrado, el transporte de gasolina de aviación, aeroplanos y personal aéreo desde Norteamérica a Inglaterra y de hombres y suministros al norte de África. «La única cosa que llegó a asustarme

durante la guerra –manifestó Churchill tiempo después– fue el peligro submarino».[35]

En 1942 parecía que los aliados podían perder la batalla del Atlántico, puesto que la producción de submarinos se disparó y las naves de Dönitz empezaron a atacar a los convoyes como manadas de lobos, equipos coordinados de mortíferos merodeadores sumergibles. Solo ese año, los *U-Boote* hundieron en el Atlántico Norte más de un millar de buques aliados.[36] Para los aliados, el peor mes de esta masacre marítima fue noviembre de 1942, cuando los lobos grises de Dönitz enviaron al fondo del océano 116 naves, unas pérdidas que ponían en peligro el desembarco norteafricano. Churchill imploró a Roosevelt que enviara B-24 Liberator de largo radio de acción a dar caza a las manadas de lobos en las rutas marítimas del Atlántico Norte, pero los retrasos de producción, las exigencias de los teatros de operaciones estadounidenses del Pacífico y las insistentes peticiones de «Hap» Arnold de que continuaran las incursiones diurnas desde Inglaterra redujeron los bombarderos asignados a patrullas de largo alcance a una cifra testimonial. En contra de todo sentido común, los bombarderos estadounidenses fueron enviados contra blancos menos vitales y vulnerables que los submarinos en alta mar.

Los británicos los ayudarían, pero los ataques aéreos contra las operaciones del arma submarina germana serían, sobre todo, un esfuerzo estadounidense. Los bombarderos de Harris golpearían las instalaciones de producción de sumergibles en el norte de Alemania y la 8.ª atacaría las cinco bases de *U-Boote* de la costa oeste de Francia: Lorient, Saint-Nazaire, Brest, La Pallice y Burdeos. Junto con París, estos puertos del golfo de Vizcaya habían constituido los principales trofeos de la conquista nazi de Francia. Con estos bajo control alemán, los submarinos ya no tenían que completar la peligrosa travesía de una semana desde sus bases de Kiel y Wilhelmshaven a través del mar del Norte y rodear las islas británicas para llegar a sus cazaderos del Atlántico Norte. Podían permanecer en alta mar más tiempo y a más distancia, pues estaban más próximos a sus bases de suministro, mando, mantenimiento e inteligencia. En 1942, doce sumergibles con base en el golfo de Vizcaya hundieron, cada uno de ellos, más de 100 000 toneladas de buques mercantes. Ningún submarino estadounidense hundió tanto tonelaje en toda la contienda.

Dönitz hizo de estos puertos la principal base de operaciones de sus submarinos y estableció su cuartel general en un *château* a las afueras de Lorient, en el extremo de una larga península que acogía un antiguo y apacible puerto pesquero. Desde su terraza descubierta, podía ver el búnker de cemento armado más grande que los equipos de ingenieros nazis estaban construyendo para proteger sus naves. Quince mil obreros esclavos trabajaban en tres colosales recintos, cada uno de ellos con un techo de cemento reforzado de siete metros de espesor. A su conclusión, en enero de 1943, figuraba entre algunas de las

fortificaciones más imponentes de la historia de los conflictos armados y el proyecto en su conjunto fue una de las grandes hazañas constructivas de la Segunda Guerra Mundial, porque requirió tres cuartas partes del cemento empleado en la construcción de la presa Hoover.

Un estudio de la 8.ª Fuerza Aérea describió los refugios de submarinos en Lorient y en otros puertos de la costa atlántica francesa: «Vistos desde seis kilómetros de altura, esos refugios recuerdan a cajas de zapatos cuadradas. Desde el suelo semejan enormes túneles ferroviarios de bocas cuadradas. Están plantados sobre tierra firme y tienen rampas que conducen al agua. Los *U-Boote* que entran se izan con soportes y se encierran en uno de los doce refugios individuales».[37] En los profundos túneles bajo los búnkeres, los ingenieros alemanes construyeron complejos de reparación y mantenimiento, así como instalaciones para el personal que incluían dormitorios, clínicas dentales, hospitales, panaderías, cocinas y refugios antiaéreos.

La inteligencia aliada consideraba que los búnkeres eran casi invulnerables a las bombas. Serían, en palabras del general Spaatz, «un hueso duro de roer, puede que imposible».[38] Con todo, tanto Spaatz como Eaker creían que el bombardeo de gran altura podría causar suficiente daño a los diques flotantes, terminales ferroviarios, depósitos de torpedos, centrales eléctricas y fundiciones que rodeaban y daban servicio a los refugios. Esperaban que desorganizar el funcionamiento de estas instalaciones aumentaría la estancia en puerto de los sumergibles germanos y que, por tanto, reduciría el número de submarinos que patrullaba las rutas marítimas del Atlántico en cada momento. La derrota del submarino «[es] uno de los requisitos básicos para ganar la guerra»,[39] les comunicó Eisenhower a los comandantes de la 8.ª. Eaker le aseguró que sus bombarderos pesados podían hacerlo. No le gustaba la tarea que le habían encomendado, pues lo veía una distracción del verdadero bombardeo estratégico, pero durante los diez meses siguientes las instalaciones de los submarinos serían la «primera prioridad»[40] de sus aviadores.

Eaker inauguró el asalto el 21 de octubre de 1942 con el envío de noventa bombarderos a Lorient. Las densas nubes obligaron a regresar a todos los aviones excepto a quince antes de llegar al blanco, aunque los orgullosos veteranos del 97.º Grupo de Bombardeo, en su última misión antes de ser enviados al norte de África, hallaron un hueco entre las nubes y descendieron a 5300 metros. Su puntería fue excelente, pero las bombas de una tonelada rebotaron contra los tejados de los refugios submarinos «como pelotas de pimpón».[41] Los aparatos atacantes volaron todo el tiempo sobre el agua para evitar a los cazas enemigos y tomaron por sorpresa a los servidores de la *flak* de Lorient, aunque los estadounidenses se toparon con una feroz resistencia durante el viaje de retorno y perdieron tres bombarderos.

Cuarenta franceses perecieron en la incursión. Pese a ello, los agentes de la

Resistencia reportaron que la población de Lorient se quedó en las calles aplaudiendo la precisión de los bombarderos estadounidenses y comentando que sus compatriotas muertos «se lo habían buscado»[42] por trabajar para los alemanes en la base naval.

La siguiente misión fue a Saint-Nazaire. Esta vez, Eaker envió a sus bombarderos de forma intencionada a una altura peligrosamente baja, donde hallaron una sólida resistencia. El mal tiempo había obligado a la 8.ª a permanecer en tierra dieciocho días, suficiente para que los alemanes cercaran el puerto de baterías antiaéreas, algunas formadas por piezas de 88 mm que tiraban granadas explosivas de 9 kg. Más de la mitad de las Fortalezas que ejecutaron la pasada de bombardeo fueron dañadas y el último grupo que atacó, el 306.º, acumuló pérdidas terribles; casi todas sus Fortalezas sufrieron daños y tres fueron abatidas por el fuego antiaéreo. Durante el resto de la guerra, las tripulaciones de la 8.ª llamaron a Saint-Nazaire Flak City, la ciudad de los antiaéreos. «Siempre encontrabas un buen problema sobre Saint-Nazaire –dijo un artillero–. Tenían licenciados en sus cañones de *flak*».[43]

En los restantes meses de 1942, la 8.ª voló seis misiones más contra las guaridas de los *U-Boote*. Los bombarderos infligieron los daños más severos en Saint-Nazaire, la más importante de sus bases, pero los equipos de reparación volvían a poner operativas y a pleno rendimiento a estas y a otras bases en cuestión de semanas, a veces de días. La 8.ª Fuerza también volvió a golpear Ruan y Lille, así como instalaciones de la Fuerza Aérea germana en Francia. En casi todas estas misiones, la oposición más intensa, al contrario que en el ataque de Saint-Nazaire, provino de los cazas alemanes.

A principios del invierno de 1942, el *Generalleutnant* Adolf Galland, antiguo as del aire, jefe de la aviación de caza de la Luftwaffe y, a sus 30 años, el general más joven de las Fuerzas Armadas germanas, empezó a temer por la defensa aérea del Reich en el noroeste de Europa. La RAF estaba machacando las ciudades alemanas y una vez que los estadounidenses comenzaran a producir bombarderos en masa, ellos también invadirían el espacio aéreo germano y amenazarían las industrias bélicas del Reich. Galland contaba en el frente defensivo de Francia y los Países Bajos con menos de 200 aparatos de combate contra las incursiones diurnas estadounidenses. La mayor parte estaba encuadrada en dos *Jagdgeschwader*, o Escuadras de Caza, la JG2 y la JG26, esta última conocida por los aviadores de Estados Unidos como «los Chicos de Abbeville», por su base principal del norte de Francia. Las dos eran unidades de élite, con pilotos excepcionales y los mejores aparatos de caza que producía la industria germana. Con todo, los pilotos de Galland, como admitió más tarde, tenían «una preparación insuficiente»[44] para entrar en combate contra los bombarderos estadounidenses, con su «colosal armamento defensivo».[45] Incluso un bombardero herido se consideraba una amenaza mortal. En cierta ocasión, cuatro

cazas germanos se lanzaron sobre un B-17 que regresaba renqueante por el canal con tres motores. Tres de los novatos atacantes fueron derribados. «En consecuencia –comentó un destacado piloto alemán–, se dijo que no se debía atacar a las Fortalezas, pues ningún caza puede derribarlas».[46] Tal y como observó Galland, «nuestros pilotos no solo tenían que superar la barrera psicológica. También era del todo necesario diseñar nuevas tácticas».[47] Si no se reforzaban sus formaciones de cazas, si no se desarrollaban nuevos métodos para atacar a las Fortalezas, «esos pájaros volarán algún día hasta Berlín»,[48] le espetó a un escéptico Göring, que recordó la mala experiencia británica con estos aparatos, a los que tachó de «ataúdes voladores». Göring también ridiculizó los planes de Roosevelt de producir cifras abrumadoras de aviones de guerra, pues insistía en que los blandos y materialistas estadounidenses solo eran capaces de fabricar «autos y neveras».[49]

A finales de 1942, el liderazgo supremo alemán consideraba la guerra aérea sobre el oeste del Reich un teatro secundario, «un asunto marginal»,[50] en palabras del historiador Horst Boog. El verdadero combate estaba en el Frente Oriental y allí era donde estaba la mayor concentración de cazas alemanes. En cuanto a Alemania, Hitler tenía la convicción, poco razonable, de que los cañones antiaéreos, sumados a unos pocos centenares de interceptores, serían disuasión suficiente para los bombarderos aliados. Por su parte, el alto mando de la Luftwaffe asumió con arrogancia que la ofensiva aliada de bombarderos fracasaría, del mismo modo que había fracasado su propia campaña de bombarderos contra Gran Bretaña de 1940 y 1941.[51]

Tanto Hitler como el *Generaloberst* Hans Jeschonnek, jefe del Estado Mayor General de la Luftwaffe, ignoraron las peticiones de Galland de un programa de emergencia de producción de cazas. Desde finales de la década de 1930, la doctrina de la Luftwaffe anteponía el ataque a la defensa, una estrategia que daba prioridad a la producción de bombarderos sobre la de cazas. A esto, cabe añadir el interés obsesivo de Hitler por las armas de venganza: bombarderos y nuevos cohetes en desarrollo en centros secretos de investigación, las «armas milagrosas» que harían pagar a Inglaterra con sangre por su despiadado castigo de las ciudades germanas. Sin embargo, para Alemania el problema era que la estrategia de poder aéreo anglo-estadounidense también daba preferencia a la acción ofensiva y la RAF y la 8.ª Fuerza Aérea contaban con una base segura en Inglaterra desde la que lanzar golpes con bombarderos mucho más numerosos y de mucho mayor alcance y capacidad destructiva que los bimotores de la Luftwaffe. Al dar baja prioridad a la fuerza de cazas de Galland, el liderazgo nazi abrió «una brecha peligrosa»[52] en las defensas aéreas de Alemania, que los bombarderos aliados golpearían con asombrosa efectividad una vez Estados Unidos e Inglaterra ganaran la primera y más importante batalla de la contienda de bombarderos: la guerra de producción.

Incluso si Hitler hubiera querido trasladar más cazas al oeste a finales de 1942 esto habría supuesto un peligro extremo para la Wehrmacht, que estaba combatiendo, a vida o muerte y sufriendo graves derrotas, en dos frentes de batalla: la Unión Soviética y el norte de África. La Luftwaffe debía cubrir demasiados frentes y no disponía de aparatos suficientes para combatir la contienda generalizada que Hitler había iniciado. Dada la negativa del Führer a autorizar un incremento masivo de la producción de cazas, la fuerza defensiva en el oeste tuvo que diseñar nuevas tácticas para derrotar al temible armamento de las Fortalezas, que los pilotos de Galland llamaban los «Boeing».

Hasta entonces, los alemanes asaltaban a los bombarderos en solitario y por detrás, con lo que quedaban al alcance de un masivo volumen de fuego durante periodos de hasta un minuto. El 23 de noviembre, la 8.ª Fuerza Aérea regresaba de Saint-Nazaire. La Luftwaffe les había preparado una sorpresa. Treinta Focke-Wulf 190 (Fw 190), el caza más nuevo y rápido de Alemania, se desplegaron para golpear de frente a las Fortalezas. Estos Fw 190 pertenecían a la JG2 del *Oberstleutnant* Egon Mayer, uno de los ases destacados de la guerra. Mayer estudió en detalle incursiones estadounidenses anteriores y observó que las Fortalezas y los Liberator tenían un punto débil en sus defensas: la sección del morro. Algunas Fortalezas solo disponían de una ametralladora de 7,7 mm en un afuste manual, que se disparaba a través de una abertura del morro de plexiglás, mientras que otras tenían montajes dobles de 12,7 mm en pivotes rotatorios un poco más atrás. Los Liberator estaban dotados de defensas frontales similares, por lo que ambos bombarderos tenían un punto ciego que los demás artilleros no podían cubrir.[53]

Mayer y sus pilotos volaron en paralelo a los bombarderos, un poco más allá del alcance de sus ametralladoras, aunque lo bastante cerca para que los nerviosos artilleros estadounidenses los vieran. A continuación, a kilómetro y medio por delante de la formación estadounidense, dieron un abrupto viraje y se lanzaron sobre el bombardero de cabeza en oleadas de dos a cuatro aparatos, volando en formación cerrada, ala con ala. Cada piloto contenía el fuego hasta poder ver las hélices del bombardero al que iba a atacar y entonces disparaba «con todos los ojales [bocas de fuego]»[54] y picaba un instante antes de colisionar con el bombardero.

Un piloto de caza alemán explicó la efectividad de estos asaltos frontales. Debido a la concentración de fuego de las masas de bombarderos y la densidad del cono de fuego, la distancia más peligrosa para el atacante era entre 1000 y 600 metros. «Una vez estás más cerca […] el más mínimo error [de puntería] hará que todo el cono de fuego no pueda darte […] y tendrás una oportunidad de derribarlo […] puedes matar a la tripulación, o [darle] a los motores y los tanques [de fuel]».[55]

En las siguientes misiones, los cazas alemanes no rompían el contacto de sus

terroríficos ataques hasta menos de un centenar de metros de los bombarderos. A medida que las pérdidas infligidas por los cazas no dejaban de aumentar, algunos tripulantes de la parte delantera empezaron a experimentar un miedo paralizante a que un Focke-Wulf con un piloto muerto chocara contra ellos. De las dotaciones originales del 306.º Grupo de Bombardeo que volaron su primera misión a principios de octubre de 1942, un 30 por ciento de los pilotos y copilotos murió en combate.[56] En una base de bombarderos de Anglia Oriental colgaron un póster para subir la moral. Bajo el rostro de un piloto sonriente, podía leerse una frase desafiante: «¿Quién tiene miedo al nuevo Focke-Wulf?».[57] Un aviador prendió del póster un trozo de papel con las palabras «Firme aquí». Todos y cada uno de los oficiales de vuelo del grupo, incluido el jefe del mismo, estamparon su firma.

Los pilotos solían tranquilizar a sus dotaciones antes de despegar. Se hacía en la línea de despegue, cuando los hombres llegaban a las aeronaves en un camión o *jeep* del Ejército. Para muchos tripulantes, este corto trayecto hasta los aviones era la parte más angustiosa de la misión. «Si vas a sentir un acceso de miedo, ansiedad o impulso de volver te vendrá ahí –recordó el capitán Robert Morgan, del 91.er Grupo de Bombardeo y piloto del Memphis Belle, el bombardero estadounidense más célebre de la contienda europea–. Estar de camino era en realidad un alivio. Es el maldito trayecto hacia los aviones lo que te mata».[58] Los aviadores tenían una expresión: «Mueres en la pista, no después de que te den».

Justo antes de embarcar en el avión en la pista de Bassingbourn, Morgan, un bebedor y juerguista de Asheville, Carolina del Norte, reunía a su tripulación y los hacía apiñarse como un equipo de fútbol americano. Durante unos minutos hablaba con calma a sus hombres. Lo que decía no tenía importancia. «Lo importante –recordó Morgan– es que este es *nuestro* corrillo, nuestro momento de camaradería. Oír la respiración de los demás, sentir sus manos sobre los hombros. Experimentar ese instante en el que dejamos de ser diez entidades separadas para ser solo una».[59] De repente, estos bromistas muchachos estadounidenses que nunca parecían tomarse nada en serio tenían «la solemnidad y la mirada serena de hombres que les doblaban la edad […] eran diez mentes entrando en aguda concentración».[60]

Una misión

La primera misión del Memphis Belle fue el 7 de noviembre, contra los refugios de submarinos de Brest. Morgan se preparó escribiendo a su prometida, Margaret Polk, la belleza de Memphis que había conocido durante su entrenamiento en Walla Walla, Washington, y que daba nombre a su aeronave. «Debes tener siempre fe en que algún día volveré. Tú y yo tenemos por delante una maravillosa vida».[61]

La noche antes del raid los oficiales cenaron juntos casi en completo silencio y se retiraron pronto. Nadie estaba interesado en salir de *pub* en *pub*. «Todos habíamos oído las historias de las pérdidas que había sufrido la RAF […] [pero], realmente, ninguno de nosotros tenía alguna idea de qué podíamos esperar, ni ningún concepto de cómo sería cuando nos disparasen».[62] Estirados en silencio en sus camas, con los ojos abiertos, los hombres oían sobre ellos el estruendo de los bombarderos de Harris que se dirigían hacia el Ruhr.

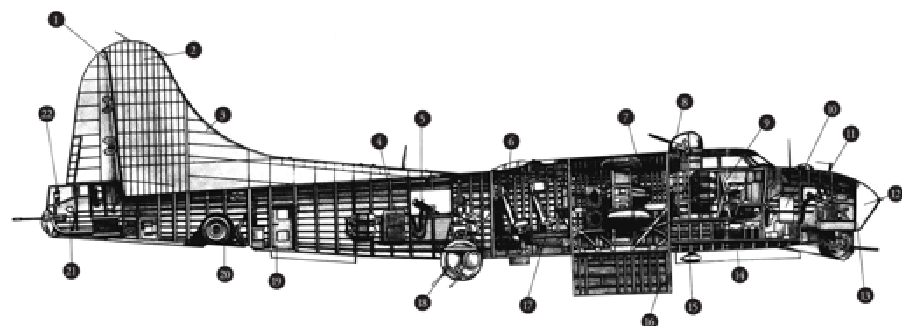
No había nada parecido a una misión típica. Cada una era única, una experiencia singular, si bien una pauta era identificable en todas ellas. Para las dotaciones de vuelo, una misión solía empezar con el sonido del motor de un *jeep* que se detenía frente a sus cobertizos Nissen alrededor de las 04.00 h. «Un educado sargento mayor entraba y se dirigía a los camastros de los oficiales que tenían vuelo programado –contó el copiloto Bernard Jacobs, del 384.º Grupo de Bombardeo, estacionado en Grafton Underwood–. Las clases de tropa estaban alojadas en otra zona. Fingíamos dormir hasta que se detenía junto a nuestro catre y nos estiraba del brazo. A continuación, decía: "Buenos días, señor. Usted y su [dotación] volarán hoy de número 6 del escuadrón inferior del grupo inferior. Desayuno a las 04.30, sesión informativa a las 05.15, despegue a las 06.15"».[63]

A los sargentos artilleros se les despertaba con menos corrección. «Soltaos las pollas y poneos los calcetines, muchachos, hoy voláis», vociferaba un ordenanza mientras aporreaba con el dorso de la mano el techo de acero del cobertizo.

En el exterior no había luces: la base estaba en completa oscuridad para prevenir ataques nocturnos sorpresa de la Fuerza Aérea alemana. Mientras iban de camino a la cantina guiándose con las linternas, los hombres veían cómo haces de luz de los focos recorrían el cielo para guiar el regreso de la RAF.

En la reunión previa a la primera misión de Morgan, el coronel Stanley Wray, jefe del 91.º, se paseó, puntero de madera en mano, ante un mapa de Europa que cubría toda la pared. En él, un pedazo de cordel coloreado iba desde Bassingbourn, situado no muy lejos de las torres de la Universidad de Cambridge, directo al objetivo: los búnkeres de submarinos de Brest. «Bombarderos, si no pueden distinguir su primer blanco vayan al segundo. Si no lo pueden ver, vayan al tercero. Pero no lancen sus bombas de forma indiscriminada. Si no pueden bombardear ningún objetivo, no las tiren sobre ciudades abiertas. Tráiganlas de vuelta a la base».[64] Más tarde, cuando la 8.ª empezó a volar misiones sobre Alemania, no siempre se respetaron tales precauciones.

Sección transversal de un Boeing B-17



1. timón
2. estabilizador vertical
3. aleta dorsal
4. caja de munición
5. ametralladora lateral
6. asiento del operador de radio
7. bomba de 1000 libras (454 kg)
8. torreta dorsal
9. asiento del primer piloto
10. asiento del navegante
11. ametralladora en afuste manual
12. morro de plástico
13. mira Norden (bombardero)
14. antena de radio de alta frecuencia
15. carenado de la antena de localización de direcciones (DF, Direction Finding)
16. compuerta de la bodega de bombas
17. asiento de navegador de radar
18. torreta ventral tipo «bola Sperry»
19. puerta de entrada
20. rueda plegada
21. compartimento del artillero de cola
22. Torreta de cola «tipo Cheyenne»

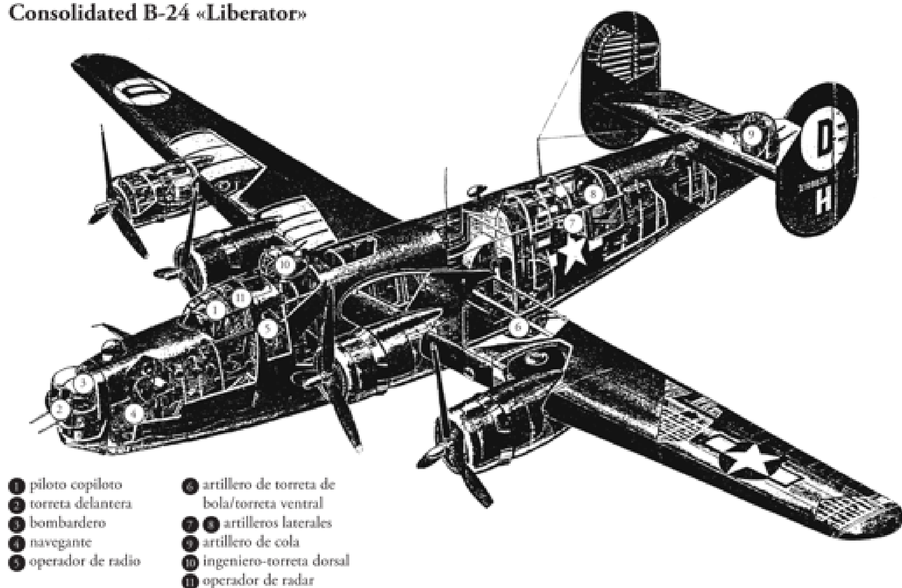
«Para todos ustedes […] esta es su primera misión. Espero que hagan un buen trabajo […] Esto es todo. Sincronicen sus relojes».

Cuando los aviadores empezaron a salir de la sala, los muchachos católicos se detenían junto a la puerta y se arrodillaban para recibir la absolución y la comunión de su capellán. Los protestantes permanecían con la cabeza gacha ante su pastor y rezaban un padrenuestro. Los judíos tenían que ir solos. Algunos jefes de base preferían que los capellanes no estuvieran presentes en las reuniones, o en la línea de despegue, bendiciendo a los bombarderos mientras los motores arrancaban y ronroneaban en el húmedo aire inglés. «No me gusta que a mis muchachos les recuerden que van a necesitar algo más que suerte y agallas para volver a la base»,[65] manifestó un comandante.

A continuación, llevaban a las dotaciones en camión por los paracaídas y equipo. Desde allí los conducían a sus aviones. En un día brillante de otoño, aquellos pájaros de guerra de anchas alas eran un espectáculo digno de ver, enormes y marrones sobre los verdes árboles de las granjas circundantes. El olor de la gasolina se entremezclaba con el de los animales de los campos y desde la valla de alambre que marcaba los límites de la base las familias granjeras gritaban palabras de ánimo a los estadounidenses, a algunos de los cuales habían acogido en su hogar como hijos «adoptados». Los hombres se paseaban por la hierba o se sentaban en círculos cerrados, con las piernas cruzadas, fumando y hablando en voz baja. Luego, uno tras otro, embarcaban en sus máquinas.

«El interior de un B-17 era como el de un tubo de cigarro de aluminio ligero»,[66] observó el ametrallador lateral Jack Novey. Las cuadernas de aluminio del avión, situadas a cortos intervalos y sujetas por miles de remaches, le daban su fuerza y resistencia aerodinámica, pero la cubierta de aluminio que soportaban

estas cuadernas era tan delgada que se podía agujerear con un destornillador. Aunque los más de treinta metros de envergadura del avión le daban un aspecto enorme, los diez hombres de la dotación estaban apiñados en un espacio claustrofóbico más estrecho que el interior de un submarino. Los ametralladores laterales casi quedaban espalda contra espalda cuando se ponían en pie y disparaban por su abertura, pugnando por el escaso espacio mientras combatían al enemigo. Detrás de ellos –y sin que pudieran verle– iba, encorvado, el artillero de cola, mirando hacia atrás, torturado en su angosto compartimento bajo la elevada sección de cola del aeroplano. Su espacio acristalado era tan estrecho que sus dos ametralladoras dobles eran alimentadas por una cinta conectada a un depósito de almacenaje situado en el centro de la nave.



Justo delante de los artilleros laterales estaba el afuste hidráulico de la torreta de bola. Cuando el avión estaba en vuelo, giraban la torreta ventral de plexiglás, de solo 76 cm de diámetro; entonces, con las ametralladoras apuntando rectas hacia abajo, la escotilla se abría y el artillero se introducía en ella. En vuelo, se curvaba contra el contorno de la bola de vidrio como el embrión de un huevo, con sus dos ametralladoras descansando justo en el exterior de las piernas abiertas y la diminuta escotilla de la parte superior cerrada herméticamente. Su único ángulo de visión era entre las rodillas y la bola tan pequeña que no había espacio para meter el paracaídas. Este se guardaba en el interior del avión, cerca de la escotilla de acceso.

Delante de la entrada de la torreta de bola, una puerta estanca comunicaba con la sala de radio. Era la única cabina sellada y autónoma del bombardero. El operador de radio se sentaba a un pequeño escritorio encarado al frontal del

aparato. Encima de este, en un espacio abierto, tenía su ametralladora de 12,7 mm en un afuste manual, que apuntaba hacia atrás. En los modelos posteriores de B-17, equipados con sistemas de guía radar para bombardear a través de la capa de nubes, el navegador de radar se sentaba justo delante del operador de radio.

La bodega de bombas, el vientre de la ballena, estaba justo delante, más allá de la otra puerta estanca de la sala de radio. Las bombas iban apiladas en estantes de suelo a techo, a uno y otro lado, «colgadas como enormes peces negros insertados en espetos».[67] Para atravesar esta área, un tripulante tenía que recorrer una pasarela de 45 centímetros de ancho. Después del despegue, el bombardero o el artillero de la torreta dorsal iban a la bodega de bombas y retiraba el seguro de cada una de ellas; impedían que las bombas detonaran prematuramente cuando las cargaban en el bombardero.

Si las bombas se atascaban en el soporte durante la pasada de bombardeo, un tripulante tenía que hacer equilibrios sobre la pasarela y tratar de soltarlas a mano. Y si las puertas de la bodega de bombas eran alcanzadas por la *flak* y no se podían cerrar, el bombardero y un segundo miembro de la dotación tenían que cerrarlas manualmente con una manivela, de pie sobre la pasarela, resistiendo los feroces vientos y «aquella terrible nada –como la describió un tripulante–que se extiende entre ti y la tierra lejana e indiferente».[68]

Inmediatamente delante, justo detrás de la cabina, estaba la torreta dorsal de control hidráulico, con sendas ametralladoras gemelas de 12,7 mm «que podían girar por todo el cielo [...] su arco estaba limitado lo justo para impedir que el ingeniero volara la cola del aeroplano».[69] En combate aéreo, el sargento técnico que servía las armas colocaba cabeza y hombros en el interior de la cúpula giratoria. También era el ingeniero del avión y el mecánico jefe en vuelo. Cuando no disparaba las ametralladoras, permanecía detrás del piloto para vigilar por encima de su espalda los diales «que monitorizaban el estado y funcionamiento de cuatro motores».[70]

Una apertura en la cubierta de vuelo llevaba al compartimento delantero. El navegante se situaba en el lado de babor tras un escritorio semejante a una estantería que contenía sus cartas e instrumentos de navegación. Su espacio era iluminado por dos pares de ventanas, uno a cada lado del fuselaje, una cúpula astral situada sobre él y por el morro de plexiglás tintado de verde. Como explicó el navegante Elmer Bendiner, la cúpula astral, «[me permitía] determinar la situación de las estrellas con respecto la tierra y calcular nuestra posición».[71]

La plataforma del bombardero estaba adelantada con respecto al navegante y era la posición más expuesta en el aeroplano. Delante de él tenía la mira Norden y a su izquierda la palanca de lanzamiento y el interruptor que controlaba las puertas de la bodega de bombas. Durante la pasada de bombardeo, el bombardero se agazapaba sobre su instrumento de puntería como un águila

otearía su presa desde su observatorio, como si estuviera suspendido en el aire. En ese momento, parecía, y en verdad lo era, uno de los hombres más peligrosos del mundo, un destructor con 2200 kg de explosivos en su poder.

En modelos posteriores, el bombardero manejaba dos ametralladoras de afuste manual. Una asomaba por la punta del morro de cristal «como el aguijón de un insecto»[72] y el otro en el lado izquierdo de la sección delantera. El arma del navegante estaba emplazada en una amplia ventana en el lado derecho del morro.

Piloto y copiloto iban sentados en la parte superior del bombardero, «como en el puente de un navío», desde donde podían ver «el cielo y la curva del lejano horizonte, pero no las olas del mar o detalles precisos del suelo».[73] Estaban «encajados entre instrumentos»:[74] más de 150 interruptores, diales, manivelas, palancas y manómetros, cada uno de los cuales podía salvar o condenar a todo el avión y su dotación. Un cirujano aéreo describe lo difícil que era volar uno de estos Goliat de 27 200 kg a plena carga: «La operación coordinada de todos esos dispositivos sería dificultosa desde la comodidad de la silla giratoria de tu oficina. Pero si la reducimos a un cubículo de metro y medio, la envolvemos del rugido constante de los motores e incrementamos la altura a unos 8 kilómetros [...] tendremos una idea de las condiciones normales en las que esos hombres calculaban las complejas fórmulas matemáticas de las revoluciones del motor, las presiones de colectores y combustible, aerodinámica, presión barométrica, altitud, deriva del viento, velocidad aerodinámica y velocidad con respecto al suelo, posición y dirección».[75]

Nadie había diseñado nunca un avión de aspecto tan espléndido, pero su interior olía a grasa, sudor rancio, cordita, sangre seca y orina; y antes de despegar estaba repleto de humo de tabaco. Incluso los aviadores que nunca habían fumado antes hallaban consuelo en los cigarrillos. Una vez hechas las últimas comprobaciones, la dotación, algunos de los cuales saboreaban manzanas y caramelos, esperaba la luz verde de la torre, la señal que anunciaba que ese día podían morir.

Las pistas eran cortas «y no estaba claro si tendríamos suficiente velocidad aerodinámica para remontar el vuelo y continuar así cuando se acabase la pista –recordó Bernard Jacobs–. El ingeniero repetía la velocidad aerodinámica, "60-70-90-110". Cuando veíamos el fin de la pista nos levantábamos del suelo y rezábamos».[76]

En ocasiones, la capa de nubes ascendía hasta los 7000 metros, lo cual obligaba a la mayoría de los aeroplanos a volar a ciegas –con instrumentos– a esa altitud. Al ascender a oscuras, algunos pilotos perdían el horizonte, se desorientaban sin remedio y se estrellaban contra otros bombarderos.

«Salir de la cubierta de nubes nos revelaba una escena impresionante –que el copiloto Jacobs describe poéticamente–. El sol acababa de salir y nos hallábamos sobre una alfombra de algodón naranja rojizo hasta donde alcanzaba la vista.

Otros aeroplanos iban saliendo de las nubes cuales peces emergiendo de su elemento».[77] Cada bombardero se integraba en el puesto asignado de la formación; tres grupos de dieciocho aparatos comprendían un ala de combate. Después, la formación «seguía la señal de la radiobaliza costera para integrarse en la columna de las otras alas que conformaban la fuerza de ataque».

Sobre el mar del Norte, los sargentos limpiaban las armas; cuando disparaban todos a la vez, el avión temblaba, el ruido era ensordecedor y el hedor a cordita insoportable. Luego venía la calma: los hombres se mentalizaban para el combate y el único sonido era el rumor monocorde de los motores. Todo el mundo estaba preparado. La dotación vestía chalecos inflables Mae West por si tenían que amarar y correajes de paracaídas. Estos últimos se guardaban cerca de cada uno de los puestos de la tripulación, aunque algunos hombres no sabían usarlos correctamente y nadie a bordo había saltado nunca de un aeroplano; no formaba parte del entrenamiento. Algunos hombres llevaban al cinto un par de botas militares por si tenían que saltar y sobrevivir sobre el terreno en la Francia infestada de nazis. Cada hombre llevaba en el bolsillo un pequeño kit de fuga: dinero en billetes, primeros auxilios, un mapa de seda impermeable, una pequeña brújula y algunos víveres.

Al ascender hacia el confín de la estratosfera, se adentraban en un mundo del todo extraño. La primera batalla para la dotación era contra el frío, un enemigo invisible que les esperaba a 6000 metros. Algunos tripulantes vestían trajes, guantes y botas con calefacción eléctrica, pero en los comienzos de la guerra solo había para dos o tres tripulantes de cada bombardero. La parte frontal del aeroplano –la cabina, el morro y la sala de radio– era la única con calefacción, aunque insuficiente. La mayor parte de la dotación temblaba y se estremecía enfundada en abrigos de alpaca y pantalones y botas de vuelo forrados de lana.

La tensión aumentaba cuando los *little friends* [pequeños amigos] –los cazas de escolta– alabeaban las alas, señal de que habían llegado al final de su radio de acción. Entonces, todos los ojos empezaban a escudriñar el cielo en busca de «bandidos». En su primera misión, Morgan y sus hombres solo vieron un caza enemigo. Pero esto cambió. «Esos asaltos frontales de los cazas alemanes te metían en el cuerpo el temor de Dios –recordó Morgan–. En la cabina era malo, pero en el morro era aún peor. El bombardero y el navegante iban en un gran ventanal abierto al cielo, sin nada más que una escopeta de caza para defenderse. Y a veces la escopeta se calentaba tanto durante el combate que se combaba. Arriba, en la cubierta de vuelo, mi copiloto y yo nos concentrábamos en volar el aeroplano».[78] Combatiendo a veces hasta contra cuatro de los mejores cazadores de Hitler a la vez, los pilotos no tenían tiempo para pensar. Necesitaban hasta el último ápice de concentración y vigor físico para mantener las aeronaves estables y en formación. Algunos bombarderos volaban tan cerca unos de otros que se hacían abolladuras en el fuselaje.[79]

A retaguardia, los artilleros laterales, de pie sobre el suelo liso y curvo del avión, resbalaban cuales asnos sobre hielo encima de pilas de cartuchos vacíos, mientras el viento boreal les azotaba el rostro. El agotamiento y el miedo hacían que los ametralladores respiraran con dificultad. Su aliento cálido pasaba a las máscaras de oxígeno, les empañaba las gafas y se solidificaba en forma de hielo. El artillero John H. Morris recuerda lo que hacía cuando esto ocurría. «Una o dos veces retiré una mano del arma para frotar en las gafas con la punta del dedo. Miré y vi cerca a cazas alemanes que habían entrado en nuestra formación. Aunque el hielo empezó a formarse de nuevo, por lo que no vi mucho […] ¡un artillero a ciegas! Pero sobreviví».[80] Sobrevivió pese a que los cañones de los cazas germanos abrieron en su avión agujeros lo bastante grandes como para hacer pasar una oveja.

A menudo la *flak* era tan densa que los hombres podían olerla a través de las máscaras de oxígeno. Y las barreras concentradas de artillería explotaban con tal fuerza que las ondas expansivas habrían sacado por el techo a los pilotos si no llevaran puestos los cinturones. En algunos aparatos, los hombres se sentaban sobre planchas de blindaje para protegerse los genitales. Indefensos en el campo de *flak*, lo único que podían hacer era quedarse quietos y aguantar. Así fue como pilotos y tripulantes supieron que era posible sudar a 40 grados bajo cero.

El bombardero Theodore Hallock no era un hombre dado a la oración. Sin embargo, una vez que estaba en un aprieto sobre el blanco, susurró para sus adentros: «Señor, tienes que hacerlo. Señor, tienes que hacer que regrese. Señor, escucha, tienes que hacerlo».[81] Muchos hombres le prometían al Todopoderoso que si salían de esa renunciarían al alcohol y a las mujeres. Hallock dijo que nunca prometió algo así, «porque pensaba que si Dios era en verdad Dios tenía que entender lo que los hombres sentían por el alcohol y las mujeres».

En su misión inaugural, Robert Morgan voló con el Memphis Belle sobre los refugios submarinos de Brest. El bombardero de cabeza de la formación, embarcado en un avión situado justo delante, tuvo muchas dificultades para calibrar su mira Norden en la espesa capa de nubes y largó las bombas en el momento equivocado. Todos los demás aparatos de la formación cometieron el mismo error y la mayor parte de las bombas cayó fuera de la ciudad. Las Fortalezas de la 91.ª descendieron por debajo de la nube de explosiones de la *flak*, giraron con lentitud y surcaron un cielo pacífico de regreso a la base.[82]

Sin embargo, para muchos aviones en otras misiones «volver era algo duro y terrible».[83] Al volar sobre el mar del Norte, con su base insular cubierta de niebla, los hombres sabían que todavía podían estrellarse y morir después de resistir el terror del combate. Cuando el Memphis Belle tomó tierra en Bassingbourn tras la incursión de Brest, la tripulación permaneció sobre la pista con los pies fijos en el suelo. Nadie sonrió, pero todos y cada uno de los rostros indicaban lo bien que se sentían sobre tierra firme.

Al aterrizar, algunos hombres que venían de volar su primera misión se sentían desorientados. Era como si volvieran de otro mundo «desprovisto de todo raciocinio salvo la voluntad primaria de vivir […] habíamos estado en un campo de batalla que no es de este mundo, ni de los hombres que lo habitan –escribió Denton Scott, un reportero de *Yank* que voló con la 8.ª sobre los búnkeres submarinos–. Existe entre esos dos mundos un abismo que va mucho más allá de 7000 metros de cielo azul brillante».[84] Estaba la liberación repentina del miedo y la tensión, sin embargo, aún más profundo que eso, la afinidad que sentían con todos y cada uno de los hombres del avión y con el propio aparato era la única protección de los tripulantes ante los fragmentos de artillería antiaérea y de proyectiles del tamaño de puños de metal. «Los juramentos y la violencia del cielo unían más a diez hombres en ocho horas que ocho años en otro mundo, más normal […] tales son los vínculos inevitables entre hombres que sufren miedo juntos y lo combaten juntos. Este es, quizá, el más fuerte de todos los nexos entre hombres»,[85] manifestó Scott.

Los hombres sentían un repentino y extenuante cansancio, aunque todavía no habían terminado el trabajo. Estaba el interrogatorio tras la misión. «Allí tenías que evocarlo de nuevo y recordarlo todo en detalle […] el café y los bocadillos ayudan, pero echabas de menos algún rostro familiar».[86]

En la reunión posmisión, las tripulaciones disfrutaban de unos lingotazos de *whisky*. «Después de un par, nos quedábamos medio dormidos […] y nos íbamos al catre»,[87] contó Bernard Jacobs. Los hombres temblaban visiblemente al entrar en los alojamientos y mirar las camas vacías de hombres a los que nunca más verían. Los supervivientes jamás hablaban de los caídos; era un pacto de silencio. «Cuando moría un tripulante, pero su avión regresaba, la mayoría de nosotros decidía que los funerales no eran lugar para los supervivientes –recordó un navegante–. Nunca acudí a ninguno […] los recordábamos pintando los nombres de los que perdíamos en las paredes del barracón, su ciudad y el nombre y fecha de su última misión».[88]

NINGUNO DE LOS SUPERVIVIENTES SE CONSIDERABA UN HÉROE. LLAMAR la atención sobre uno mismo era otra violación del código de conducta no escrito de los aviadores. Era difícil identificar a los héroes verdaderos. Hombres que ejecutaban actos de inimaginable valor en el aire gritaban de miedo en sueños o, cuando se despertaban, se quejaban sin cesar del «cobardica» Ejército, o anunciaban a sus amigos, en conversaciones bañadas en cerveza, que la única razón por la que volaban o combatían era conseguir un «billete a casa».[89] El sargento técnico Arizona T. Harris, un peón de rancho de la localidad desértica de Tempe, Arizona, odiaba casi todos los aspectos de la vida de la Fuerza Aérea, pero en el avión era un hombre diferente.

Harris era el ingeniero de a bordo y servidor de la torreta dorsal en una

Fortaleza Volante y conocía su avión mejor que nadie, salvo el jefe del equipo de tierra. Cuando Sons of Fury carreteaba por la pista, los muchachos que miraban desde la valla podían identificarlo con facilidad. Una cabeza pelirroja y un musculoso brazo asomaban por la ventanilla del piloto. Era Harris dando una última limpieza al parabrisas. Solía decir: «Esas motas del parabrisas se parecen a los Me109» en el aire.[90]

Harris halló la muerte durante el vuelo de retorno de Saint-Nazaire, el 3 de enero de 1943. El sargento P. D. Small, artillero de cola en uno de los bombarderos del 306.º, fue testigo de los últimos minutos de Harris. Small vio abrirse cuatro paracaídas blancos justo antes de que el Sons of Fury impactara en el agua. Los artilleros que se quedaron a bordo debían haber ido a la sala de radio, el punto más seguro en un aterrizaje forzoso. Pero dos ametralladoras seguían disparando: era el montaje doble de Harris. Sons of Fury hizo un perfecto amaraje en las gélidas aguas del golfo de Vizcaya. Las olas blancas empezaban a cubrir las alas y el aeroplano se hundía, aunque las piezas de 12,7 mm de la torreta dorsal seguían escupiendo llamas «tan rápido como las cintas podían introducir cartuchos en las ametralladoras».[91] Arizona Harris trataba de proteger al piloto y copiloto, que seguían en el agua bajo el fuego de los Fw190 «[…] el mar color gris acero bullía bajo una lluvia de balas».[92] Harris, sin duda, debió de sentir cómo el agua invernal entraba hasta cubrirlo, pero siguió disparando hasta que el mar engulló las bocas recalentadas de las ametralladoras.

Una vez llegaron a Estados Unidos relatos como este, la opinión pública empezó a entender que sus muchachos estaban librando en Inglaterra una guerra aérea muy diferente a la de la Primera Guerra Mundial, o incluso que la propia batalla de Inglaterra. El primero en explicárselo fue el reportero Ernie Pyle, que pasó el otoño de 1942 recorriendo bases aéreas estadounidenses en Inglaterra antes de partir al norte de África a cubrir la Operación Torch. «Los hombres que combaten nuestras guerras en el aire siempre han parecido, por algún motivo, más gloriosos que los que pelean en el barro»,[93] escribió en uno de sus despachos desde el «frente aéreo». Sin embargo, en la época de guerra aérea que ahora comienza, «en los tiempos del acorazado gigante de los aires, es probable que el héroe de los cielos, intrépido, solitario y jovial, sea cada vez más y más raro», escribió. Sin duda, vaticinó Pyle, la 8.ª Fuerza Aérea también tendría sus héroes, pero la mayor parte combatiría y moriría en equipo, para protegerse los unos a los otros, como había hecho Arizona Harris. «Incluso los aviones combaten juntos. Nuestros bombarderos van a Francia en grandes formaciones que siguen a su líder. La manada es su protección».[94]

En la Fuerza Aérea, los oficiales y los suboficiales tenían un trato más cercano que en la infantería. Todo el que volaba en un bombardero tenía como mínimo el rango de sargento. También ayudaba que solo un minúsculo porcentaje de los oficiales fueran profesionales. Casi todos eran voluntarios, al igual que los

sargentos. La disciplina estricta era una rareza; en las bases aéreas estadounidenses en Inglaterra no se saludaba a todas horas.

El doctor Malcolm C. Grow, cirujano jefe de la 8.ª Fuerza Aérea, les explicó a los investigadores de inteligencia del aire: «[Esos hombres] no se interesan por la democracia o la libertad; se interesan por sus compañeros o [su] equipo. El equipo es la cosa más cohesionada que jamás hayan visto».[95] Tal y como recordó Jack Novey, artillero en una Fortaleza: «No puedo explicar por qué las dotaciones de bombarderos, sin alardes de ardor guerrero, se jugaban la vida misión tras misión contra los terribles peligros de esos días [...] incluso cuando mis miedos estaban a punto de desbordarme, cuando me sentía enfermo, seguí volando mis misiones. No quería dejar en la estacada a mis compañeros de dotación. Hubiera preferido estar muerto».[96]

El equipo de supervivencia estrechaba y simbolizaba a la vez este vínculo. Diez hombres estaban conectados con la nave y entre ellos por tubos y cables, tubos para seguir respirando, cables para mantener en contacto a unos con otros.

Las dotaciones eran de una asombrosa diversidad. En un avión, Hell's Angels, había un vendedor de automóviles, un ranchero, un inspector gubernamental de granjas, un dependiente de gasolinera, un jinete de rodeos, un vidrierista, un trompetista de orquesta de baile, un marino mercante, un estudiante universitario y un viajante profesional. Ninguno de estos hombres se incorporó a la Fuerza Aérea antes de Pearl Harbor y solo tres habían volado en un aeroplano antes del entrenamiento en Estados Unidos.

«Nunca nos preocupamos de eso de no volver –observó su capitán después de su 28.ª misión–. Nuestra actitud es que alguna vez has de morir y cuándo sucedería nunca me inquietó, ni a mí ni a ninguno de los hombres».[97] Eso era lo que les decían a los reporteros. Nadie voló en un bombardero sin miedo, con desprecio a su destino. «Los aviadores están asustados, igual que usted y yo lo estamos»,[98] escribió Ernie Pyle. Muchos de ellos le tenían tanto miedo al aire que surcaban como a la Luftwaffe.

En el tenue aire

En su primer año de operaciones, el mayor enemigo de la 8.ª Fuerza Aérea no fue la artillería antiaérea o los cazas, sino la meteorología y los elementos. El buen tiempo era requisito necesario para un bombardeo diurno exitoso, pero en el otoño e invierno de 1942 el tiempo sobre el norte de Europa fue inusualmente malo. Como observó el historiador oficial de la Fuerza Aérea: «Hacia primeros de octubre se debatió seriamente si era factible ejecutar una ofensiva a gran escala de este tipo desde bases británicas».[99] Como mucho, había de cinco a ocho días por mes en los que se podían lanzar incursiones considerables y la meteorología sobre el continente hacía posible el bombardeo visual solo entre un 20 y 30 por ciento

del tiempo. Solo en Alaska y en las islas Aleutianas fue el tiempo más desfavorable para las operaciones a gran escala de la Fuerza Aérea estadounidense.

El mal tiempo era un peligro para un avión que volara en solitario. Para grandes formaciones cerradas incluso catastrófico. El vuelo en formaciones de largo radio de acción requería tiempo favorable durante al menos cinco momentos de la misión: al despegar, al concentrarse, en ruta hacia el objetivo, sobre el blanco y en el retorno a base. Una misión no podía despegar con cielo despejado a las 08.00 de la mañana si se preveía que el tiempo se torciera seis horas más tarde, en el momento previsto para el retorno de los bombarderos. En consecuencia, la campiña inglesa empezó a quedar alfombrada de los restos de bombarderos estadounidenses que no lograban alcanzar su base entre las repentinas brumas y bancos de nubes de la isla.[100]

Del mismo modo que un buen comandante de tierra debe conocer el terreno sobre el que combate su ejército, un jefe del aire tiene que conocer el «terreno» atmosférico,[101] el tiempo, al que tendrían que enfrentarse sus hombres. Sin embargo, el tiempo del norte de Europa era tan difícil de predecir como de surcar y la meteorología aún era una ciencia primitiva. Durante toda la guerra, las condiciones meteorológicas redujeron las operaciones en un 45 por ciento y un 10 por ciento de los aparatos enviados al combate sobre el norte de Europa retornaron o se les ordenó volver a causa del tiempo.[102] Estos respiros no buscados del combate crearon un problema crónico de moral. Un retorno por propia iniciativa o una cancelación sobre territorio enemigo no se deducía de la cifra de misiones de combate que tenía que cumplir un aviador para poder volver a casa. Las cancelaciones repetidas significaban repetir la experiencia del trauma y de la tensión previa al vuelo, cuyos síntomas incluían vómitos y diarrea incontrolables. Con hombres obligados a volar «ocho misiones en tierra por cada una en el aire»,[103] las dotaciones de combate reportaron casi con unanimidad que el desánimo y la depresión que seguía a esas cancelaciones eran «mucho peor que participar en un verdadero vuelo de combate».[104] Incluso las misiones demoradas por el tiempo, pero que no eran canceladas, ponían a prueba la resistencia mental hasta del hombre más estable.

Al contrario que la infantería, los aviadores no podían entrar en combate o mantenerse en él sin el soporte de una compleja tecnología: el bombardero y su vital equipo de suministro de oxígeno. Si no funcionaba, algo que ocurría a menudo, estaban perdidos. Volar en el frío paralizante podía empañar ventanas y miras de ametralladoras, helar las compuertas de la bodega de bombas y dejar fuera de servicio equipo mecánico esencial. Los hombres se helaban y se derrumbaban; volar a unas temperaturas que en tierra solo se experimentan en el Ártico y en la Antártida o en las cimas de inmensas montañas, el hielo hacía más daño que el enemigo. En el primer año de operaciones de la 8.ª Fuerza Aérea, 1634 hombres fueron retirados del servicio por congelación, 400 más de los que

causaron baja a causa de heridas en combate.[105] El capitán William F. Sheeley, cirujano de vuelo de la 8.ª, estudió el problema. Los exploradores árticos, informó, habían advertido hacía mucho tiempo de que un pie mojado es un pie congelado. «Los hombres que caminaban hacia sus aviones bajo la lluvia, que dormían en trajes calentados, o que jugaban vestidos con sus uniformes de vuelo y sudaban, estaban mojados en el momento del despegue. A su regreso, eran otras bajas que contar».[106]

Los nuevos trajes de calefacción eléctrica, cuando estaban disponibles, destacaban por su inestabilidad. Tenían cortocircuitos y transmitían descargas eléctricas en manos, pies y testículos. Y, después de unas pocas misiones, tendían a quemarse, en general porque no se había explicado a los hombres cómo debían guardarlos. Tras la misión, los agotados tripulantes formaban una bola con el traje eléctrico y el resto de los elementos del uniforme de vuelo y los amontonaban en armarios y petates, lo que dañaba los frágiles elementos calefactores.

El frío glacial solía cobrarse sus víctimas entre los tripulantes en posiciones peligrosas: artilleros laterales en ventanas abiertas y expuestas a fuertes vientos, así como ametralladores de cola que retiraban las cubiertas de lona que impedían el movimiento de las armas. Los servidores de las torretas ventrales, que tenían que permanecer durante horas en sus torretas sobre territorio enemigo, se orinaban encima y se les helaban la espalda, las nalgas y los muslos «hasta tal punto que se despellejaban los músculos hasta el hueso».[107] El artillero de la torreta de bola George E. Moffat, del 482.º Grupo de Bombardeo, relató que «para cuando llegabas al objetivo estabas tan asqueado que ya no te importaba si "te daban" o no».[108] En una misión, justo después del «bombas fuera», hubo una tremenda explosión de *flak* bajo la torreta de Moffat. En cuestión de segundos, empezó a sentir que se le entumecían dedos y pies. «Miré a mi alrededor y vi un pequeño agujero en el plexiglás y que el cable conector entre mis guantes y mi traje estaba seccionado». Los trajes eléctricos estaban cableados en serie, como las luces de los árboles de Navidad, de modo que, cuando un guante se fundía, otras partes del traje también lo hacían. Moffat sabía que no podía estar mucho tiempo en la torreta sin congelarse, pero si dejaba sus ametralladoras con cazas merodeando por la zona pondría en peligro la vida de la tripulación. «De modo que me quedé». Golpeaba con el puño contra las armas y con los pies contra el suelo de la torreta para acelerar la circulación de la sangre. «El dolor era enloquecedor, casi insoportable. Me caían lágrimas por la cara, sobre la máscara de oxígeno, y se congelaban […] estaba a punto de abandonar y dar la bienvenida a la muerte». Alrededor de un minuto después, los cazas enemigos desaparecieron y Moffat pudo reptar fuera de su torreta. Una vez el piloto descendió el bombardero por debajo de 6000 metros, un compañero le ofreció uno de sus guantes calefactables. «El calor me causó dolor en pies y manos […] tuve que cerrar los ojos y apretar los dientes para no gritar».[109]

Cuando un arma se atascaba en combate, algunos hombres entraban en pánico y se quitaban los gruesos guantes para tratar de desatascarla. Las manos se pegaban al metal desnudo y para despegarlas tenían que arrancarse largas tiras de piel. En ocasiones, tripulantes con un miedo incontrolable a morir en combate se autolesionaban. Cuando el bombardero ascendía a máxima altura, se quitaban los guantes, lo cual les garantizaba una larga y dolorosa estancia hospitalaria, aunque un respiro temporal de un destino que podía ser mucho peor.

Los heridos en combate eran muy vulnerables a la congelación. A menudo, el mismo pedazo de acero que les seccionaba la carne también desactivaba sus trajes eléctricos. Tumbados inconscientes sobre el gélido suelo del avión, se les entumecían las extremidades, a pesar de los intentos de sus compañeros de hacerles entrar en calor con las escasas y finas mantas disponibles. El doctor Sheeley describió el terrible calvario de un navegante. Una explosión de artillería antiaérea arrancó el morro del avión y le perforó la máscara respiratoria. Con el suministro de oxígeno dañado, permaneció inconsciente durante una hora entera. «Seis semanas más tarde, le han amputado manos, pies, orejas y nariz, le retiraron los globos oculares congelados y le cae tejido necroso de los pómulos. Aún está vivo».[110]

Un número desconocido de hombres pereció porque sus compañeros de dotación carecían del conocimiento o del equipamiento médico para salvarlos. En cierta ocasión, una bala de cañón le arrancó las nalgas al artillero de cola de un B-17. Sus compañeros le vendaron la herida como pudieron. Seguía sangrando, por lo que «pusimos encima de la herida una caja de munición de 60 kilos –recordó uno de los ametralladores–. La presión pareció detener la hemorragia. Yacía confortablemente, pero casi se congeló porque su traje calefactable estaba desgarrado y no disponíamos de mantas».[111] Ese muchacho destrozado esperó la muerte en un lugar extraño para los mortales. «Eso es lo que duplica la tensión de tus nervios [...] el entorno donde tus agallas han de digerir que el peligro es antinatural»,[112] dijo un oficial de la Fuerza Aérea.

Al final de cada misión era necesario sacar a los hombres de sus aeroplanos con manos, pies y rostros inflamados e hinchados. Las heridas se tornaban púrpura en uno o dos días y después adoptaban un horrible tono negruzco. Un tercio de los casos de congelación requería ingreso hospitalario; los casos leves mantenían en tierra a los aviadores durante un máximo de dos semanas. «Esta es una emergencia real –les advirtió el doctor Sheeley a sus colegas al inicio de las operaciones de la 8.ª Fuerza Aérea–. Muchos de los hombres que vemos en el hospital tardarán meses en regresar al servicio [...] si es que alguna vez regresan».[113]

Los inexpertos cirujanos aeronáuticos, incapaces de combatir la congelación una vez iniciada, recurrieron a un viejo remedio ruso: «Esperar a que caiga todo lo que tenga que caer y luego ver qué se puede hacer con lo que queda».[114] La

prevención era el único tratamiento apropiado. Mediado el invierno de 1942-1943, los cirujanos –había al menos uno en cada base– empezaron a tomar medidas. Daban charlas y demostraciones a las dotaciones acerca de los peligros de la congelación, colocaban tubos de orina en las torretas ventrales y repartían guantes de fina seda que debían llevarse bajo las manoplas calefactables, más pesadas. Sin embargo, en el primer año de operaciones, el esfuerzo nunca estuvo a la altura del problema. Tampoco se halló cura para la otitis media, la inflamación crónica del oído medio causada por múltiples descensos desde gran altitud en una cabina no presurizada. Según aumentaban las operaciones alcanzó proporciones de epidemia entre las dotaciones de bombarderos, hasta sumar dos terceras partes de los casos de bajas temporales de operaciones de vuelo.[115]

La anoxia, o privación de oxígeno, era otra de las «pesadillas aeromédicas»[116] que afectaban a la 8.ª Fuerza Aérea. La saliva o el vómito del mareo se introducían en las máscaras de goma y se congelaban, eso bloqueaba el tubo y hacía que el tripulante se desmayara o que incluso falleciera. Durante una misión, el navegante solicitaba por intercomunicador comprobaciones de oxígeno cada pocos minutos. Si un tripulante no respondía, se enviaba a un segundo a investigar y, si era necesario, aplicar respiración artificial o administrar oxígeno con una botella portátil. «Era muy fácil tener una fuga en la máscara o en el tubo, o en cualquier otro punto del conducto, y no darse cuenta en absoluto del problema –explicó un navegante de una típica misión a 7000 metros–. Sin oxígeno a esa altura, estás inconsciente en treinta segundos. En dos minutos estás muerto».[117]

Aunque fallecieron de anoxia menos de 100 hombres –en su mayoría durante el primer año de la 8.ª en Inglaterra– entre el 50 y el 60 por ciento de los aviadores la experimentó de una forma u otra durante misiones de combate.[118] Esto era el resultado inexcusable de la mala planificación. «No nos planteamos operar a alturas tan extremas –admitió de forma poco convincente el doctor Malcolm Grow a los investigadores de la Fuerza Aérea después del primer año de operaciones–. Al parecer, hay pequeñas cosas en las que uno no piensa antes de entrar en operaciones».[119] Así y todo, parte de la responsabilidad debe recaer en los planificadores, más interesados en el bombardeo estratégico que en preparar a las dotaciones para sobrevivir en las condiciones atmosféricas necesarias para ejecutar esa estrategia. En su intento de destruir al enemigo, los mal preparados muchachos estadounidenses se autodestruían sin querer.

La anoxia era un asesino oculto; los hombres rara vez se daban cuenta de que fallaba el suministro de oxígeno. El equipo de oxígeno tenía un indicador –una pequeña válvula con forma de bola en un tubo transparente– que mostraba que el oxígeno fluía. La bola subía y bajaba a medida que el tripulante respiraba. Si la bola saltaba, entonces el aviador estaba bien, pero los tripulantes no tenían tiempo de vigilar la bola mientras combatían a la Luftwaffe. Si había un

problema, solían estar muertos antes de que nadie lo viera.

El artillero de cola, en su puesto aislado, era la víctima más probable de la anoxia. Tras un salvaje combate con cazas enemigos, el navegante de la Fortaleza de George Moffat preguntó por el intercomunicador si había algún herido. Bill Galba, el ametrallador de cola, no contestó. Un miembro de la dotación fue a verlo y halló a Galba tumbado sobre sus armas, con el tubo de oxígeno desconectado. El tripulante trató sin éxito de reanimarlo. Durante el vuelo de regreso sobre el mar del Norte, el piloto descendió hacia el agua, en busca de aire respirable, pero Galba seguía sin responder. En ese momento, Moffat salió de su torreta de bola y estiró con cuidado a su amigo sobre el suelo del aeroplano. «Me arrastré por el estrecho pasaje hasta su cuerpo. Mi rostro se detuvo a dos centímetros del suyo. Su cara estaba blanca como la nieve, con mucosidad congelada en nariz y boca, sus ojos fijos en los míos, todo cubierto de escarcha […] supe entonces que estaba muerto».[120]

Moffat encendió un cigarro para él y para otro artillero y «fumaron en silencio». Cuando el avión aterrizó, «vi cómo colocaban su cuerpo sobre una camilla y se lo llevaban a la ambulancia. Una lágrima me resbaló por la mejilla. No estaba avergonzado. Era mi compañero».

«Había sido un día duro y nuestra nave estaba cubierta de agujeros. Me fui a la cama, pero no pude dormir».[121] El camastro de Galba estaba al lado del de Moffat. El intendente se llevó las pertenencias de Galba y deshizo la cama. Moffat se dio la vuelta para no tener que verlo.

Enterraron a William Galba en un cementerio no lejos de la base. Siempre que podía, George Moffat iba a poner flores en su tumba.

La medicina aeronáutica

El combate aéreo a gran altura sometía a las tripulaciones de bombarderos a unas tensiones emocionales y físicas a las que el ser humano nunca había tenido que enfrentarse. Al cuerpo le sucedían cosas extrañas cuando entraba en las capas superiores de aire sobre la tierra. Los oídos se taponaban de forma dolorosa, las mentes y los movimientos se ralentizaban y los estómagos e intestinos se expandían de forma anormal, un problema empeorado por los alimentos ricos en gas que les daban en el desayuno.[122]

Este nuevo tipo de guerra exigía un nuevo tipo de medicina, tanto para la mente como para el cuerpo. El personal médico de la 8.ª Fuerza Aérea, al mando del coronel Malcolm Grow, carecía de precedentes a los que recurrir. La medicina aeronáutica, que apenas daba sus primeros pasos, aún no sabía cómo resolver los problemas a los que se enfrentaron en Inglaterra los cirujanos de vuelo.[123] Al igual que los jefes de los bombarderos de la 8.ª, sus primeras medidas fueron del todo experimentales y los médicos también sufrían agudas carencias de equipo y de

personal.

Cada una de las bases de bombarderos tenía un pequeño dispensario dirigido por un cirujano de vuelo, con camas para unas pocas docenas de casos con heridas o enfermedades leves. Los hombres con heridas más graves eran evacuados en ambulancia a un hospital del Ejército en Oxford. Era un viaje de unas tres o cuatro horas, por rutas cubiertas de baches y a menudo en plena noche, en condiciones de oscuridad total; incluso los faros de las ambulancias estaban camuflados. Hubo hombres destrozados por la batalla que perecieron en estos largos trayectos nocturnos y algunos incluso sufrieron nuevas heridas en accidentes de tráfico contra los setos ingleses. De modo que Grow requisó un transporte de tropas C-47 y lo convirtió en la ambulancia volante permanente de la 8.ª Fuerza Aérea. Mientras tanto, presionó al cuartel general para que edificase hospitales más cerca de los campos desde los que volaban los hombres. En el primer año de operaciones de bombardeo, hubo una peligrosa escasez de suministros y equipos médicos y casi la mitad del personal de la 8.ª Fuerza Aérea estaba lejos de todas las instalaciones sanitarias, a excepción de sus primitivos dispensarios de base. Sin embargo, en 1944, gracias a los trabajos de Grow, todas las bases de bombarderos, excepto una, estaban a menos de 50 kilómetros de un hospital militar totalmente equipado. En 1942, tres cuartas partes de los cirujanos de vuelo asignados a Inglaterra no tenían formación aeromédica y solo un 10 por ciento de los auxiliares tenía algún tipo de formación médica. Cuando los cirujanos de vuelo llegaban a las bases de bombarderos encontraban heridos que habían fallecido porque no los habían tratado a tiempo ni de forma adecuada.

Grow y el coronel Harry G. Armstrong, su asistente jefe en Inglaterra, fueron pioneros del nuevo campo de la medicina aeronáutica.[124] En 1934 fundaron el Laboratorio de Investigación Aeromédica de Wright Field, cerca de Dayton, Ohio, con el fin de estudiar el efecto del vuelo tripulado sobre el organismo humano. Poco después de la llegada a Inglaterra de la 8.ª Fuerza Aérea, establecieron un pequeño centro de investigación en las inmediaciones de High Wycombe, denominado Establecimiento Médico Central (Central Medical Establishment, CME).[125] Encabezado por Armstrong, su misión era desarrollar técnicas de entrenamiento y equipos que permitieran a los aviadores sobrevivir y rendir con eficiencia máxima en la primera guerra a gran altura jamás librada. Estaban entregados a una única y absorbente tarea: «el cuidado del aviador».[126]

En su primer año de existencia, el CME, trabajando en coordinación con Wright Field, la Escuela de Salud Pública de Harvard, y la industria privada estadounidense, emprendieron sesenta investigaciones independientes para desarrollar un mejor equipo de oxígeno, ropa de vuelo y operaciones de salvamento aéreo y marítimo. Además de las funciones de investigación del CME, impartía cursos de técnicas de supervivencia tanto para tripulantes como

para cirujanos de vuelo. Y, casi por sí solo, Armstrong, un hombre de rudo atractivo y elegante y respingón bigote, estableció la Unidad Psiquiátrica, dedicada a la práctica de la psiquiatría preventiva y a la diagnosis y rehabilitación de aviadores aquejados de trastornos emocionales.

El personal del CME era reducido –nunca superó los dieciocho doctores–, pero contaban con una preparación soberbia. Para su equipo, Armstrong hizo la selección entre los más destacados miembros de las mejores universidades, centros de investigación médica e institutos psiquiátricos de Estados Unidos. «Todos venían del ámbito civil –recordó años más tarde– y casi sin excepción todos volvieron a la vida civil y todos destacaron en la profesión médica».[127] Hacia el otoño de 1943, sus investigaciones empezaron a dar fruto: los nuevos tratamientos y equipos preventivos redujeron en gran medida el sufrimiento y muerte causado por la congelación, la privación de oxígeno y el fuego enemigo. Por desgracia, no había ayuda disponible para los hombres que volaron el primer año de operaciones de combate. Los escasos pioneros que lograron sobrevivir sus turnos de servicio los acabaron igual que empezaron: volando y combatiendo sin equipos adecuados de oxígeno, blindaje, calefacción, ni con el descanso necesario.

NOTAS

1 Peaslee, B. J., 1964, 92.

2 Todas las citas de Tibbets proceden de la entrevista del autor con Paul W. Tibbets, 28 de enero de 2002 y Tibbets, P. W., 1998, 92.

3 *Ibid*.

4 Tibbets, P. W., *op. cit*., 92-96.

5 *Ibid*.

6 Todas las citas de McLaughlin proceden de McLaughlin, J. K., 2000, 1-7, 81.

7 *Ibid*.

8 *Target*, 35.

9 *Ibid*.

10 AAF, vol. 2, 221.

11 LeMay, C. E. y Kantor, M., 1965, 251.

12 Citado en Nisos, M. J., septiembre de 1981, 106.

13 Con balas calientes: Franks, teniente Ch. H., 27 de abril de 1944: «Bombardier—Warrior in a Greenhouse», *Stars and Stripes*, [en adelante *S&S*].

14 Pilotos nerviosos: Coronel John C. Flanagan, «Report on Survey of Aircrew Personnel in the Eighth, Twelfth, and Fifteenth Air Forces», 23 de abril de 1944, 141.28B, AFHRA.

15 *Ibid*., 37.

16 Stephens, en Stephens, A. (ed.), 2001, 47.

17 Informe especial del ORS n.º 3, «Preliminary Report on Bombing Accuracy», 4 de enero de 1943, 2, 520.130b 1, AFHRA.

18 Tibbets, P. W., *op. cit*., 99.

19 British Broadcasting Corporation (BBC): AAF, vol. 2, 239.

20 Bajas civiles (Francia): *Ibid*., 221, 239.
21 *Ibid*., 222; Ira C. Eaker, *Report*, 31 de agosto de 1942, 142.052, AFHRA.
22 Arnold a Spaatz, 19 de agosto de 1942, Spaatz MSS.
23 «U.S. High Altitude Bombers Hit Nazis», *Life*, 19 de octubre de 1942, 29.
24 Boog, H. *et al*., 2001, vol. 6, 597.
25 Operación Torch: Para un magnífico relato de Torch, *vid*. Atkinson, R., 2002.
26 Citado en Tibbets, P. W., *op. cit*., 108.
27 *Target*, 45.
28 Citado en Davis, R. G., 1993, 105.
29 *Ibid*., 105.
30 Citado en *ibid*.
31 Citado en *ibid*., 109.
32 Parton, J., 1986, 202-203.
33 *Ibid*.
34 Citado en Miller, N., 1995, 349.
35 Citado en Keegan, J., 1989, 104.
36 Hundimientos de los *U-Boote*: O'Connor, J. M., julio de 2002, 34.
37 AAF, vol. 2, 247-248.
38 *Ibid*.
39 Citado en *ibid*., 238.
40 «Target Priorities for the Eighth Air Force», 15 de mayo de 1945, 6, Spaatz MSS.
41 Jablonski, E., 1982, 63.
42 AFF, vol. 2, 247; Fuerzas Francesas Libres, «Information on Bombing of 21 October, 1942, Submarine Bases of Lorient», 18 de noviembre de 1942, 520.310B 1, AFHRA.
43 *Target*, 47.
44 Galland, A., 1973 (1954), 140.
45 Citado en Longmate, N., 1975, 140.
46 *Oberstleutnant* Kogler, «Lecture on G.A.F., March 15, 1945», Fuerzas Aéreas Estratégicas de Estados Unidos en Europa, Oficina del director de Inteligencia, 6 de abril de 1945, AFHRA.
47 Galland, A., *op. cit*., 140-141.
48 *Ibid*.
49 Lee, A., 1972, 58.
50 Boog, H. *et al*., *op. cit*., vol. 6, 551.
51 Ofensiva de bombarderos fallida: Galland, A., *op. cit*., 184, 193-195.
52 Boog, H. *et al*., *op. cit*., vol. 6, 551.
53 Punto débil en las defensas: AAF, vol. 2, 264.
54 Dale VanBlair, «Three Years in the Army Air Forces», manuscrito inédito, EC.
55 *Oberstleutnant* Kogler, *op. cit*.
56 Pérdidas del 306.º: Strong, R. A., 1982, 53.
57 Longmate, N., *op. cit*., 144.
58 Morgan, R. con Powers, R., 2001, 116-117; entrevista del autor con Robert Morgan, 26 de julio de 2003.
59 *Ibid*.
60 *Ibid*.
61 Morgan, R. con Powers, R., *op. cit*., 112-113.
62 *Ibid*., 114.
63 Recuerdos de Bernard R. Jacobs, EC.
64 Morgan, R. con Powers, R., *op. cit*., 115-116.

65 Citado en McCrary, J. R. (Tex) y Scherman, D. E., 1944, 36.
66 Novey, J., 1997, 51-54.
67 Bendiner, E., 1980, 41.
68 *Ibid*.
69 *Ibid*.
70 *Ibid*.
71 *Ibid*.
72 *Ibid*.
73 *Ibid*.
74 Hersey, J., 1960, 169.
75 General de división David Grant, «A Day at the Office», citado en Hawkins I. L. (ed.), 1990 (1987), 63-64.
76 Recuerdos de Bernard R. Jacobs.
77 *Ibid*.
78 Entrevista del autor con Robert Morgan, 26 de julio de 2003.
79 Volaban tan cerca unos de otros: entrevista del autor con Paul W. Tibbets, 28 de enero de 2002, Lou Reda Productions, 14 de octubre de 2000.
80 John Morris, testimonio, EC.
81 Citado en Gill, B., 12 agosto de 1944, 484.
82 Bombardeo sobre Brest: Morgan, R. con Powers, R., *op. cit*., 117.
83 Scott, D., 14 de marzo de 1943: «A Yank Reporter Takes a Flight to Lorient», *Yank*, 9.
84 *Ibid*., 8-9.
85 *Ibid*.
86 Anónimo, «24 Hours of a Bomber Pilot», *Harper's Magazine*, agosto de 1944, 290.
87 Recuerdos de Bernard R. Jacobs.
88 Nutter, R. H., 2002, 51.
89 Entrevista del autor con George Manfred, 12 de febrero de 2003.
90 Hutton, O. C. [Bud] y Rooney, A. A., 1944, 69.
91 *Ibid*., 70, 72; *Target*, 50.
92 *Ibid*.
93 Ernie Pyle, «Individual Air Heroes Scarce in This War», recortes de prensa, 10 de noviembre de 1942, Ernie Pyle Papers.
94 *Ibid*.
95 Jefe adjunto de Personal Aéreo, Inteligencia, entrevista con el coronel Malcolm Grow, otoño de 1943, AFHRA.
96 Novey, J., *op. cit*., 135.
97 Redding, J. M., 1943, 284.
98 Ernie Pyle, *op. cit*.
99 AAF, vol. 2, 233.
100 Mal tiempo: South, O. P., 1956, 4-5.
101 El «terreno» atmosférico: AAF, vol. 7, 311.
102 Operaciones reducidas por la meteorología: The United States Strategic Bombing Survey, 1945, 2, [en adelante USSBS].
103 Lay, B. jr. y Bartlett, S., 1975 (1948), 30.
104 *Target*, 54.
105 Congelación: South, O. P., *op. cit*., 3.
106 Sheeley, W. F., enero de 1945, 23.
107 *Ibid*.
108 Todas las citas de Moffat en Thixton, M. J., Moffat, G. E. y O'Neil, J. J., 1998,

97-100.
109 Manos congeladas: Jefe adjunto de Personal Aéreo, Inteligencia, entrevista con el coronel Malcolm Grow, otoño de 1943, AFHRA.
110 Citado en South, O. P., *op. cit.*, 22-23.
111 Citado en Nanney, J. S., 1998, 23.
112 McCrary, J. R. (Tex) y Scherman, D. E., *op. cit.*, 8-9.
113 Sheeley, W. F., *op. cit.*, 23.
114 *Ibid.*
115 Otitis media: AAF, vol. 7, 399-400.
116 Robinson, D. H., 1973, 179.
117 Halpert, S., 1997, 87.
118 Muerte por anoxia: South, O. P., *op. cit.*, 14.
119 Jefe adjunto de Personal Aéreo, Inteligencia, entrevista con el coronel Malcolm Grow, otoño de 1943, AFHRA.
120 Moffat citado en Thixton, M. J., Moffat, G. E. y O'Neil, J. J., *op. cit.*, 74-77.
121 *Ibid.*
122 Cosas extrañas en el cuerpo: Cowdrey, A. E., 1994, 227.
123 Medicina aeronáutica: South, O. P., *op. cit.*, 44-45; Nanney, J. S., *op. cit.*, 19.
124 Trabajo de Grow y Armstrong: Nanney, J. S., *op. cit.*, 18-19.
125 Establecimiento Médico Central: Entrevista con el general de división Harry G. Armstrong, 8/13/20 de abril de 1976, K239.0512-967, AFHRA.
126 South, O. P., *op. cit.*, 37, 42.
127 Entrevista con el general de división Harry G. Armstrong, 8/13/20 de abril de 1976, K239.0512-967, AFHRA; «306 Bomb Group Surgeon History 1944», 520.7411-4A, AFHRA.

CAPÍTULO 4

¡AVIADOR ABATIDO

Estábamos ganando experiencia y también estábamos teniendo experiencias, aunque no todas eran buenas.

Curtis E. LeMay

Mar del Norte, 9 de octubre de 1942

Aquella tarde, el teniente Donald Swenson estaba en el mayor aprieto de su joven vida. Durante la histórica misión de Lille, cazas Focke-Wulf 190 acribillaron a cañonazos su Fortaleza, que perdió dos motores. En el regreso a duras penas hacia Inglaterra, el aeroplano de Swenson caía del cielo a más de 300 metros por minuto. El operador de radio envió una señal de socorro, pero las estaciones de la costa no la captaron. Con el intercomunicador fuera de servicio, Swenson entregó los mandos a su copiloto y se arrastró a la parte trasera del avión para alertar a los artilleros del amaraje. Dejaron al piloto y al copiloto solos en la parte frontal y el resto de la dotación se reunió en la sala de radio, donde había una mampara delantera a la que podían aferrarse. Antes de cubrirse, con la cabeza entre las rodillas y las manos entrelazadas en la nuca, el operador de radio se comió el papel de arroz que contenía las frecuencias y letras de identificación secretas del aeroplano.

«El agua parecía estar fría y recuerdo que pensé que también parecía ser dura»,[1] recordó Swenson. Se formaban en el agua cabrillas de 5 a 7 metros de alto «y había oído que cuando amaras y golpeas una ola el efecto es muy similar al de chocarte contra un muro de piedra. Y así fue. Preparamos [el avión] para un aterrizaje forzoso, lo más lento que pudimos, con la cola bien hacia abajo. Pero, aun así, el impacto fue tan fuerte que toda la tripulación salió despedida por el interior de la aeronave».

Swenson salió por la estrecha ventana de la cabina en un lateral del avión.

Mientras emergía en busca de aire para respirar, vio a su copiloto bajo una de las alas, herido y alejándose. Nadó hacia donde estaba y lo llevó con el resto de la tripulación. Esta había salido por la escotilla de la sala de radio y trataba de alcanzar como podía los dos botes de hinchado automático del aparato. Uno de los botes estaba acribillado a balazos y los hombres gritaban que no se inflaría de forma correcta.

El bombardero se hundió en menos de dos minutos. El piloto ordenó a tres artilleros subir a la balsa intacta. Los demás se aferraron a los bordes de la que estaba hinchada a medias y se despojaron de la pesada ropa de vuelo forrada de lana. Uno de los artilleros trató de ahogarse. «Se hundía, salía y escupía agua de mar y luego volvía a hacerlo; quería que lo dejásemos. Hizo falta una orden directa para que se comportase. Pensaba que estaba perjudicando nuestras posibilidades de supervivencia. Luego vino la peor parte: esperar que viniera la ayuda, mientras nos preguntábamos si llegaría alguna».[2]

En ese momento, los hombres en el agua no podían saber que ya estaban a salvo. Segundos antes de que su avión se precipitara al mar, el dispositivo del Servicio de Salvamento Aire/Mar de la RAF entró en acción a toda máquina. Uno de los Spitfire de la escolta del bombardero comunicó por radio la posición aproximada del aeroplano: a alrededor de kilómetro y medio de North Foreland, en el extremo del estrecho de Dover, y un segundo caza amigo trazó círculos sobre ellos para ubicar su posición exacta, no muy alejada de tierra. «Muy pronto vino hacia nosotros una pequeña embarcación con un equipo de rescate en cubierta».[3]

Era el primer rescate en el mar de una tripulación de la 8.ª Fuerza Aérea.

Si un bombardero estaba en un aprieto sobre el norte de Europa, las tripulaciones solían preferir volver como fuera a Inglaterra antes que un aterrizaje forzoso o lanzarse en paracaídas sobre la Europa ocupada. Muchos de los bombarderos que no lo conseguían amaraban en el mar del Norte o en el canal de la Mancha. Un piloto del Servicio de Salvamento describió una llamada de socorro típica: «Hasta que no oyes hablar por la radio a un hombre realmente asustado, no reconoces esa vibración aguda que le oprime la voz, como si estuviera a punto de gritar». Estos pilotos sabían que «no hay nada más terrorífico que el sonido del miedo de un hombre».[4]

La tripulación de Swenson tuvo suerte. En su primer año de operaciones, la 8.ª no tenía ni sistema de salvamento marítimo ni un programa de entrenamiento en procedimientos de amaraje. Los marcadores y balsas inflables de los bombarderos eran inadecuados para los rigores de la supervivencia en alta mar y las bengalas, las raciones K y los equipos de primeros auxilios no estaban impermeabilizados. Los bombarderos tampoco estaban diseñados para que la dotación lo evacuara con facilidad después de un aterrizaje forzoso en el mar. Pese

a que el salvamento marítimo de la 8.ª dependía por completo de la RAF y de la Royal Navy, no trabajaban en estrecha coordinación con su personal. El resultado: se perdió el 99 por ciento de los aviadores de la 8.ª que cayeron al mar.[5] (Durante el mismo periodo, alrededor de un tercio de las dotaciones de bombardeo de la RAF que amaraban, todas en misiones nocturnas, fue rescatado). Un año más tarde, aun sin dejar de depender de los ingleses, trabajaban codo con codo, con lo que la 8.ª incrementó su tasa de supervivencia al 44 por ciento.[6] Al final de la guerra era del 66 por ciento.

Más de uno de cada diez de estos supervivientes padeció secuelas psicológicas que requerían tratamiento profesional y obligaba a dejarlos en tierra. Eran, por lo general, hombres que habían sobrevivido en el mar largos periodos de tiempo sin alimentos ni agua dulce y que enterraban a los muertos en las agitadas aguas con servicios religiosos improvisados. «Rezamos todos juntos un padrenuestro. Y lo dejamos caer en el agua con la mayor delicadeza posible».[7] El sargento Eugene Dworaczyk recordó la última vez que miró el rostro de un amigo que falleció en sus brazos mientras susurraba el nombre de su esposa.

Escape y evasión

Los aviadores aliados que lograban aterrizar en el norte de Europa o que se lanzaban en paracaídas sobre tierra solo tenían una oportunidad para evitar ser capturados: la ayuda de amigos extranjeros. Neerlandeses, belgas y franceses coordinaban complejas organizaciones secretas de huida de aviadores aliados. Ciudadanos ordinarios, no personal entrenado de la Resistencia, eran los que controlaban la mayor parte de las rutas de fuga. Los riesgos eran enormes. La pena por ocultar o ayudar a un aviador aliado derribado era el fusilamiento para hombres y el internamiento en un campo de concentración para las mujeres, lo cual solía equivaler a una sentencia de muerte. Un agente de inteligencia británico estimó que, por cada aviador aliado evacuado, perecía o bien torturado o bien ejecutado un auxiliar francés, belga o neerlandés.[8]

La mayor parte de estos valientes partisanos trabajaba en estrecha colaboración con agentes de inteligencia británicos y estadounidenses en Londres. Sin embargo, la más exitosa de todas las rutas de evasión, la Línea Comet, era del todo independiente. Formada al inicio de la guerra, se componía de centenares de voluntarios belgas organizados en Bruselas liderados por una agente artística, pequeña y de 25 años de edad, llamada Andrée de Jongh. Su nombre en clave era «Dédée».

La Línea Comet abarcaba más de 1900 kilómetros, de Bruselas a Gibraltar, a través de la Francia ocupada por los nazis y del régimen fascista, aunque en teoría neutral, de España, áreas estas bajo la jurisdicción de la policía secreta más implacable de Europa. Dédée comenzó la línea sin apoyo financiero y con la

única asistencia de su padre, maestro de escuela, y del joven belga Arnold Depée. Ocultaban a los aviadores fugados en casas seguras de Bruselas y alrededores, desde donde los trasladaban en tren a París, punto de concentración de los aviadores huidos. Desde allí, conducían a los hombres en grupos reducidos y discretos, primero en ferrocarril, luego en bicicleta y, por último, a pie, hasta una granja al pie de los Pirineos. Después de una contundente comida y unas tazas de café español bien cargado, iniciaban la dura ascensión guiados por experimentados contrabandistas vascos reclutados por Dédée. Cuando las expediciones montañeras llegaban a San Sebastián, en el norte de España, entregaban a los evadidos al diplomático británico Michael Creswell, que los llevaba en coche hasta Gibraltar y, desde ahí, por mar o por aire, hasta Inglaterra.[9]

Dédée proporcionaba a los fugitivos –conocidos como «paquetes»–,[10] pasaportes y carnés de identidad falsos, les compraba ropa civil y comida en el mercado negro y estableció una cadena de casas de transición en la ruta a España. Una de sus compañeras conspiradoras, Ann Brusselmans, refugiaba a más de cincuenta aviadores a la vez en diversas viviendas seguras de Bruselas. «En nuestra extensa familia, nadie sabía de las actividades clandestinas de mi madre –escribió su hija, Yvonne Daley-Brusselmans–. En apariencia, no éramos más que una familia normal que soportaba las miserias cotidianas de la ocupación enemiga y que se dedicaba a sus asuntos».[11] Los alemanes advirtieron a los aliados de que los aviadores capturados con ropa de paisano o sin identificación militar serían tratados como espías y que serían fusilados o enviados a campos de concentración. Esto suponía un dilema para los aviadores abatidos. Sus comandantes les decían que debían tratar de escapar, pero esto solo era posible vistiendo ropa civil. Ann Brusselmans trató de resolver el problema cosiendo las placas de identificación de los aviadores estadounidenses en el forro de los pantalones.[12] Ella les proporcionaba ropa de calle –boinas, abrigos y botines– y les enviaba en ruta con la advertencia de que no actuaran de forma demasiado «americana», mascando chicle o tintineando monedas en los bolsillos. Si fumaban, debían sostener los cigarrillos por la punta quemada, entre los pulgares y las puntas de los dedos, como hacían los europeos.

Para reunir el dinero necesario con el que iniciar la Línea Comet, Dédée vendió su pequeña colección de joyas.[13] En treinta y dos viajes distintos, escoltó en persona a más de un centenar de aviadores a través de Francia y los Pirineos. Los servicios de inteligencia británicos le ofrecieron ayuda, pero ella se negó. La línea debía ser completamente independiente y debía estar gestionada por belgas a los que conocía bien. No quería que estuviera controlada por agentes entrenados de inteligencia que podrían estar trabajando con grupos de la Resistencia dedicados al espionaje o a actos de sabotaje, ya que eso podría facilitar la infiltración de agentes dobles. Para ayudarle a identificar topos –agentes de la Gestapo que se hacían pasar por aviadores abatidos–[14] hacía que los propietarios

de las casas seguras de Bruselas interrogaran a los tripulantes que venían a pedir ayuda. Cuando un aviador llegado al apartamento de Ann Brusselmans afirmaba ser neoyorquino, le preguntaban el nombre del jardinero central de esa temporada de los New York Yankees. Si daba una respuesta incorrecta, Brusselmans hacía que los miembros del ejército clandestino belga se lo llevaran «a dar un largo paseo por el bosque».[15]

La Gestapo se infiltró en la Línea Comet, pero nunca fue capaz de cerrarla.[16] En enero de 1943, Dédée fue arrestada junto con varios aviadores fugitivos. Parecía el fin. Sometida a veintiún interrogatorios en los campos de concentración de Mauthausen y Ravensbrück, Dédée se negó a revelar las identidades de los que trabajaban con ella. En su ausencia, su padre tomó el control de la línea. Un informador le delató a él y a sus principales asistentes y fue ejecutado. Surgió entonces un nuevo líder, un pasional belga de 23 años de edad, Jean-François Nothomb, cuyo nombre clave era «Franco». Agotado y con mala salud, Nothomb aceptó en la organización, a regañadientes, a un agente belga entrenado por los británicos. Con su ayuda, siguió evacuando aviadores derribados. La Línea Comet ayudó a unos 700 de los 5000 o 6000 aviadores aliados abatidos –3000 de ellos estadounidenses– que lograron regresar a Inglaterra.

La Línea Comet fue clausurada dos días antes del Día D. En la primavera de 1944, los bombardeos aliados de los ferrocarriles franceses en apoyo del inminente desembarco de Normandía hicieron casi imposible llevar a cabo misiones de rescate. Los aviadores aliados abatidos eran ocultados en granjas y bosques y abastecidos con paracaídas hasta que fueron liberados por el avance de los contingentes anglo-estadounidenses, a finales de verano. En 1945, tras ser liberada de Ravensbrück, Dédée se marchó a trabajar a una leprosería en el Congo Belga. Un aviador al que condujo a la libertad dijo de ella: «Andrée de Jongh era uno de esos raros seres humanos a los que le dolía la miseria del mundo y no estaba dispuesto a quedarse de brazos cruzados».[17]

No había nada que elevase más la moral de los aviadores en Inglaterra que el retorno de hombres a los que creían perdidos para siempre. Los recibían con gritos de júbilo y reconocimiento y se les daba la oportunidad de pasar unos días con sus viejos amigos antes de enviarlos a Estados Unidos a recibir un nuevo destino. Se consideraba demasiado arriesgado que volvieran a volar sobre el teatro europeo. Si los capturaban y torturaban, podrían revelar la existencia de las rutas de escape de las que dependían los aviadores hasta que el norte de Europa fuera liberado. Los evadidos daban conferencias en sus antiguas bases y ofrecían a sus compañeros información esencial para sobrevivir tras las líneas enemigas. «[Los hombres] devoran las historias de los aviadores huidos –escribió en su diario un capellán de la Fuerza Aérea–. Se aferran a los relatos como hombres a botes salvavidas».[18] Estos heroicos narradores eran la prueba viviente de que los

aviadores perdidos podían volver de entre los muertos.

LeMay

No era necesario perder tantos aviadores. Podían bombardear con precisión y con menos pérdidas. Tal era la convicción del comandante Curtis E. LeMay, el hombre que llegó a Inglaterra en octubre de 1942 y que cambió la forma de combatir la guerra de bombardeo estadounidense.

El teniente Ralph H. Nutter, del 305.º Grupo de Bombardeo, adoraba a Curtis LeMay, el antiguo navegante que ahora era su jefe de grupo. Nutter dejó la facultad de Derecho de Harvard y se alistó en la Fuerza Aérea del Ejército el día después de Pearl Harbor. En el vuelo hacia Inglaterra, llevó a la dotación de su aeroplano, Royal Flush, al lago Gander, en Terranova, sin ningún problema. No obstante, al aterrizar, la dotación supo que volarían hacia una tempestad ártica procedente del norte. En el aeródromo de Gander, un puesto desolado rodeado de espesos bosques siempre verdes, el comandante LeMay reunió a su nerviosa tripulación. Conocía muy bien su ruta. Antes de Pearl Harbor la había recorrido muchas veces transportando aviones recién salidos de fábrica para los futuros aliados europeos de Estados Unidos. El hielo sería un problema serio, les dijo a los tripulantes, y la tormenta impediría a los navegantes mirar las estrellas para comprobar la ruta. Si dejaban que sus pilotos se desviaran demasiado al sur, advirtió a los navegantes, podían quedarse sin combustible en pleno océano o toparse con cazas nazis sobre la costa de Francia. «No pueden fiarse de las radiobalizas o de los identificadores de dirección. Los nazis han activado una radiobaliza falsa con una frecuencia idéntica a la de la RAF en Inglaterra. No se dejen engañar […] En Estados Unidos confiaban en sus pilotos y radiobalizas. Ahora son los pilotos y las dotaciones los que confían en ustedes. No los decepcionen».[19]

Ralph Nutter, que acababa de cumplir 22 años, había volado en avión por primera vez dos meses antes. Fue en el desierto de Mojave. Esa noche, al acelerar por la pista, la única balsa salvavidas del Royal Flush salió volando por la escotilla superior. Al principio, Nutter pudo orientarse por las estrellas a través de huecos entre las nubes, pero, en menos de una hora, el cielo se cerró sobre ellos y la nieve cegadora cubrió el morro de plexiglás y su pequeño astródomo. Minutos más tarde, las hélices de un motor dejaron de girar. Una hora después, un segundo motor falló y el Royal Flush empezó a perder altura. Nutter le pidió al piloto que nivelara el vuelo justo por encima del mar sacudido por la tempestad y que encendiera las luces de aterrizaje. Si podía ver las olas, podría computar la velocidad del viento con su variómetro y corregir el rumbo mediante navegación por estima, volando con brújula, tal y como hizo Charles Lindbergh con el Spirit of St. Louis. «Por fin, poco antes del alba, pude tomar tres referencias astrales a

través de huecos en la cobertura nubosa. “Estamos siguiendo el rumbo”, anuncié por el intercomunicador».[20] Entonces, las nubes se despejaron y pudieron ver en la distancia las verdes colinas de Irlanda. Cuando volaban sobre Belfast, Nutter le dio al piloto un rumbo directo hasta Prestwick. Al saltar del avión, los rodearon amistosos parroquianos. «¿Por qué habéis tardado tanto?», les gritó un escocés. «¡Yanquis, les llevamos esperando casi dos años!».[21]

Al día siguiente volaron a Grafton Underwood. No permanecieron allí mucho tiempo, pero el barro, la niebla y el frío que encontraron les acompañarían el resto de su periodo de servicio. El barracón de Nutter era un cobertizo Quonset* de metal acanalado con forma semicircular y lo calentaba una única estufa de carbón. Había veintidós camastros para oficiales. Tras registrarse, los hombres se fueron a dormir. Nutter miró alrededor de la habitación antes de cerrar los ojos. No podía creer que todos hubieran logrado llegar. Un año más tarde, solo dos del grupo original con el que se entrenó en California seguían con vida.

A la mañana siguiente, LeMay convocó una reunión de grupo. «Todos ustedes quedan confinados en la base hasta nueva orden. Nuestra primera misión de combate será contra las bases de submarinos alemanes de la costa francesa. Va a ser un entrenamiento sobre la marcha».[22]

CURTIS LEMAY ES UNA DE LAS FIGURAS MÁS CONTROVERTIDAS DE LA HISTORIA militar estadounidense. Severo y disciplinado, «LeMay –dijo de él «Rosie» Rosenthal– fue el líder más grande de la historia del poder aéreo».[23] Sin embargo, en años posteriores, incluso a Rosenthal su conducta le pareció problemática. El antiguo comandante de su división aérea se convirtió en «Bombas Fuera» LeMay, que sirvió de inspiración a Stanley Kubrick para el personaje de Jack D. Ripper, el general desequilibrado y masticapuros de la hilarante sátira de la Guerra Fría *¿Teléfono rojo? Volamos hacia Moscú* (*Dr. Strangelove*). En la década de 1950, LeMay dirigió el Mando Aéreo Estratégico (Strategic Air Command, SAC). Hombre de inmensa capacidad e igual beligerancia, era un partidario acérrimo de la disuasión nuclear. Durante la Crisis de los Misiles cubana de 1962, como jefe de Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas estadounidenses, presionó al presidente John F. Kennedy para que autorizase el bombardeo de todas las bases sitas en Cuba sospechosas de albergar armas nucleares. Una vez acabada la crisis, propuso invadir la isla. Dos años más tarde, urgió al presidente Lyndon Johnson a que lanzara una aniquiladora campaña de bombardeos contra Vietnam del Norte y, en 1968, se postuló como vicepresidente de la candidatura de George Wallace. Su estridencia incomodó incluso al extremista gobernador de Alabama.

Era un hombre del estilo de los generales William Tecumseh Sherman y George S. Patton, guerreros que se adaptaban mal a la paz. LeMay, procedente de una itinerante familia del Medio Oeste sacudida por las adversidades, ascendió

única y exclusivamente gracias a sus capacidades. Dado que carecía de contactos para ingresar en West Point, se matriculó en la Universidad Estatal de Ohio, en su ciudad natal de Columbus. Se licenció en ingeniería y tomó clases del Cuerpo de Capacitación de Oficiales de la Reserva (Reserve Officers' Training Corps, ROTC) mientras trabajaba nueve horas por noche, seis días a la semana, en la fundición local. «El trabajo era duro –rememoró–, pero me gustaba».[24]

LeMay comenzó en 1929 su carrera militar como piloto de caza. Ocho años más tarde pasó al arma de bombarderos, donde asumió la dirección de la escuela de navegación de Langley Field para el 2.º Grupo de Bombardeo, la primera unidad del Cuerpo Aéreo del Ejército equipada con aparatos B-17. Aunque había asistido a la Escuela Táctica del Cuerpo Aéreo en Maxwell Field, tenía más fe en el aeroplano en el que volaba que en la doctrina de poder aéreo con que le sermoneaban sus instructores. En abril de 1942, cuando asumió el mando del 305.º Grupo de Bombardeo, solo tenía 35 años, pero ya sabía más del bombardero que asumiría el peso inicial de la guerra aérea que cualquier otra persona en el mundo.

Era un hombre grande y corpulento, con ojos negros como el carbón y un rostro cuadrado helado en una permanente mueca de desprecio. Nadie que sirvió con él le vio jamás sonreír, aunque no era porque careciera de sentido del humor: en realidad, padecía una variante leve de la parálisis de Bell, que le causaba un entumecimiento parcial de los músculos de las comisuras de los labios. Su rudeza exterior ocultaba su fiera dedicación a sus hombres. Era un fanático de la disciplina, pues estaba convencido de que salvaba vidas. LeMay era un brillante táctico aéreo, valiente, además de creativo. Voló con sus hombres en algunas de las misiones más duras de la guerra. Quería dar ejemplo, pero, aún más importante, quería comprobar de primera mano los problemas a los que se enfrentaban.

No necesitaba gritar o dar alaridos para dirigir a los hombres. Hablaba tan bajo que apenas se le oía. Era un hombre impasible y cerrado en sí mismo, con instintos de matón callejero. «Le teníamos más miedo a él –dijo Gale Cleven– que a Hitler».[25] Áspero y tremendamente sincero, tenía reputación de justo. «Puedo perdonar un error […] al menos uno –les dijo a sus hombres–. Pero que Dios os proteja si alguna vez me mentís».[26]

Para LeMay, el rendimiento lo era todo; clasificaba a los hombres solo en función de sus actos. «No quiere oír tonterías –le explicó un oficial a Ralph Nutter cuando este se presentó en el 305.º–. Me han dicho que usted estudiaba en la facultad de Derecho. No le gustan los abogados, piensa que son gente que habla, pero no actúa».[27] A su llegada a Inglaterra, el 305.º no era más que una banda de «civiles uniformados –recordó Nutter–. Si queríamos sobrevivir al combate contra los nazis, necesitábamos un líder como LeMay».[28]

LeMay sabía que mandaba una formación con un entrenamiento patético.

Sus bombarderos nunca habían lanzado bombas de verdad y, durante la instrucción en el desierto de Mojave, la única experiencia de sus artilleros con blancos móviles había sido tirar con pistola contra serpientes de cascabel. De hecho, él mismo se preguntaba si estaba preparado para enfrentarse a la Luftwaffe. Este era su primer mando de combate y no tenía experiencias anteriores a las que recurrir. El Mando de Bombarderos de la Fuerza Aérea del Ejército tenía maravillosas teorías acerca del bombardeo de alta cota, pero no había desarrollado tácticas de combate para aplicarlo.[29] Totalmente pragmático, LeMay hizo más que nadie para dar a las arriesgadas y engañosas ideas de Mitchell y Douhet, de Eaker y Hansell la base real que tanto necesitaban. Desconfiaba de la teoría; el combate era su escuela. Este fue el secreto de su genio preciso. «Fue LeMay –escribió Andy Rooney– quien […] cambió la forma en que volaban los bombarderos».[30]

Hubo un incidente que alteró la trayectoria de su carrera. A su llegada al aeropuerto de Prestwick con el 305.º, LeMay miró al otro lado de la sala y vio que el coronel Frank Armstrong se disponía a tomar un vuelo de regreso a Estados Unidos. «Él *había* estado en combate. Le habían disparado –recordó haber pensado LeMay–. Tal vez nos lo podría explicar y –quizá algo de su conocimiento– se nos contagiaría. Cuando le estrechamos la mano, sentimos ganas de hacer una reverencia».[31]

LeMay y sus novatos pilotos acribillaron de preguntas a Armstrong. ¿Cómo era una pasada de bombardeo? ¿Era muy dura la defensa? «La *flak* es mortal –les contó Armstrong–. Si vuelas recto y estable a través de ella más de diez segundos, estás muerto».[32] LeMay le creyó, convencido de haber oído «la palabra de Dios». Sin embargo, durante los días siguientes empezó a dudar. «Cielo Santo, me dije, si no puedes volar recto y estable más de diez segundos, ¿cómo vamos a colocar las bombas en el blanco?».[33] En su comprensible deseo de supervivencia, Armstrong y sus pilotos hacían maniobras evasivas durante la pasada de bombardeo, con repentinos cambios de dirección y altitud para evitar la artillería antiaérea enemiga. Al protegerse, salvaban al enemigo, puesto que sus bombas caían dispersas por toda la creación; y salvar al enemigo significaba tener que volver tras él una y otra vez. Esto suponía un despilfarro de hombres y aeroplanos.

Una noche que LeMay daba vueltas en la cama sin poder dormir, tuvo una idea. Encendió la luz, fue a su taquilla y sacó un ajado manual de artillería que conservaba de sus días en el ROTC. Sentado en la cama con lápiz y papel, hizo algunos cálculos rápidos. Serían necesarios 272 tiros, de media, para alcanzar un blanco del tamaño de un B-17 que volara estable y directo al blanco. Eran «posibilidades bastante buenas».

¡Eso era! En la primera misión del grupo haría que sus hombres volaran rectos como una vara durante la pasada de bombardeo y, además, esta sería mucho más

prolongada. Sería arriesgado, pero si de ese modo la Fuerza Aérea estadounidense no podía colocar bombas en sus blancos «ya podíamos quedarnos en casa».[34] En la mañana del 23 de noviembre, LeMay dio las instrucciones al 305.º para su primer ataque de la guerra. «Si vamos a ir a Saint-Nazaire, por Dios que vamos a colocar algunas bombas en ese blanco. Y esta es la única forma que considero que podemos hacerlo».[35] Vuelen recto y estable, les indicó a los hombres, y quítense de la cabeza la idea de morir. «Las pérdidas son gajes del oficio».[36] La destrucción del enemigo era la cuestión principal. «Si alguno de ustedes no tiene estómago para esto, quizá sea más feliz en la infantería. Vayan a ver al ayudante si quieren un traslado […] ¿Alguna pregunta?». Hubo mucho «vocerío»,[37] admite LeMay, pero la sala se calmó cuando anunció que él lideraría la misión.

El 305.º hizo la pasada de bombardeo sobre Saint-Nazaire tal y como había planeado LeMay, en vuelo recto y estable, no durante diez, sino durante 420 segundos. El grupo no perdió ni un solo aeroplano a causa de la *flak*. Las únicas pérdidas –dos bombarderos– sucumbieron víctimas de los veloces Fw190 de Egon Mayer. Las fotografías aéreas mostraron que el 305.º había acertado en Saint-Nazaire el doble de bombas que los otros grupos de la misión. A partir de entonces, con la aprobación de Laurence Kuter, jefe de ala, las tácticas de bombardeo de LeMay pasaron a ser el procedimiento estándar de todos los grupos.

El 305.º de LeMay tuvo suerte el 23 de noviembre. Durante los tres meses siguientes, las pérdidas se dispararon del 3,7 al 8 por ciento de los bombarderos atacantes y, dado que no estaba prevista la llegada de reemplazos a causa de las operaciones en el Mediterráneo, cada vez había más banquetas vacías en las cantinas.[38] «Cuando iba al club de oficiales después de una misión, solían faltar unas cuantas caras –recordó Robert Morgan–. Me concentraba en el *whisky* que tenía delante. Ese *whisky* era mi panel de instrumentos para las navegaciones nocturnas».[39] La bebida malogró a muchos buenos aviadores y estuvo a punto de destruir a Bob Morgan. Con todo, el *whisky*, dijo, «era el único antídoto que tenía para todos esos B-17 estallando que turbaban mis sueños».

Hacia esa época, los hombres del 91.er Grupo de Morgan empezaron a comprender que eran «peones en un gran experimento de las Fuerzas Aéreas del Ejército […] los miembros del grupo llegaron a autodenominarse "conejillos de indias"»,[40] escribió el historiador oficial de la unidad. Era un ensayo con sangre, no un debate teórico como el de la década de 1930. «¿Alguien está asustado? –vociferó un comandante a sus hombres–. Si no lo están, tienen un problema. Les daré un pequeño consejo de cómo combatir esta guerra […] háganse a la idea de que ya están muertos; todo lo demás será más fácil».[41]

Pese a que las tácticas de LeMay mejoraron la precisión del bombardeo, los resultados seguían siendo pésimos. No más de un 3 por ciento de las bombas aterrizaba en un radio de 300 metros del punto de referencia. LeMay estaba

convencido de que los bombarderos no estaban acertando en los blancos porque no tenían tiempo de estudiarlos. La primera noticia que el bombardero tenía del objetivo del día era durante la reunión matinal, cuando estaba «somnoliento, aturdido y decaído».[42] En el momento en que se levantaba la tela que cubría el gran mapa de la pared, no sabía «nada en absoluto»[43] acerca de la factoría que se suponía que tenía que alcanzar entre el humo y las explosiones de la antiaérea. Toda la información que recibía eran algunas diapositivas que le mostraban en la reunión previa al vuelo para bombarderos y navegantes después de la reunión general, una experiencia que LeMay comparaba con estudiar cinco minutos para un examen semestral.

La solución de LeMay fue identificar a los mejores navegantes y bombarderos del grupo, darles instrucción exhaustiva acerca de los blancos y colocar las naves de estas «dotaciones líder»[44] en cabeza de la formación. Desde ese momento, solo los bombarderos de cabeza del grupo de LeMay tendrían miras Norden. Los otros largarían sus bombas con un interruptor en el momento en que vieran caer las de los aviones de vanguardia. De un solo golpe, LeMay mejoró la precisión de toda la formación y pasó del «común denominador»[45] a la capacidad de sus mejores hombres. Uno de los primeros tripulantes selectos fue Ralph Nutter, que recibió de LeMay orden de establecer una escuela de bombarderos guía.

Sin embargo, mientras los estadounidenses mejoraban sus tácticas ofensivas, las defensas germanas se reforzaban. El 3 de enero de 1943, los artilleros alemanes destrozaron a la 8.ª Fuerza Aérea sobre Saint-Nazaire. En ataques anteriores, apuntaban y disparaban contra bombarderos o contra formaciones individuales. Ese día, emplearon una «barrera prefijada», un letal cuadro de explosivos que tenía que atravesar toda la formación estadounidense. Se perdieron tres bombarderos y 39 fueron alcanzados en un gigantesco campo de *flak* de 150 metros de ancho por 300 de alto y profundidad. «La disciplina en el aire –afirma un reporte de la Fuerza Aérea– fue mala y la navegación chapucera».[46]

Después de esto, las cosas cambiaron. El inesperado agente del cambio fue el teórico de preguerra de la guerra de bombardeo, el general de brigada Haywood Hansell. El 1 de enero de 1943, Hansell reemplazó a Laurence Kuter, recién nombrado ayudante jefe de Spaatz en el norte de África, en el cargo de comandante de la 1.ª Ala de Bombardeo de la 8.ª Fuerza Aérea.

Tres años mayor que LeMay, Hansell procedía de una antigua familia castrense sureña. Minucioso estudiante de la historia de la guerra, era un gran admirador de Robert E. Lee, un general que, al contrario que Sherman, solo hacía la guerra a los combatientes. Hansell era un hombre afable y genial, de carácter equilibrado. Sus amigos lo llamaban «Possum»[47] [zarigüeya] por su nariz respingona y su inteligencia. Todo el que trabajó a su lado le consideró una de las cabezas más brillantes de las Fuerzas Aéreas del Ejército. Este fue su primer mando de combate, la ocasión que ansiaba, una oportunidad de probar la teoría

de poder aéreo que había contribuido a diseñar.

Se esperaba mucho de él, pero pronto chocó con un comandante «carnicero» que era su opuesto total en temperamento y orígenes y que había sido uno de sus estudiantes en la Escuela Táctica del Cuerpo Aéreo. LeMay llegó como una tempestad, acarreando turbulencias. Las teorías académicas de Hansell, le dijo LeMay sin tapujos, estaban siendo destrozadas por las mejores defensas antiaéreas del mundo. Los bombarderos de Estados Unidos no podían volar sobre la artillería antiaérea adversaria o dejar atrás a los cazas enemigos, tal y como argumentaron Hansell y la mafia de bombarderos; ni tampoco podían bombardear con la misma precisión que en los cielos desérticos del sudoeste norteamericano. Y los bombarderos necesitaban con desesperación los cazas de escolta de largo alcance que Hansell y sus compañeros planificadores consideraron innecesarios e imposibles de construir.

En las reuniones del ala, LeMay destrozaba a Hansell con preguntas difíciles. ¿Quién fue el inútil que puso cerbatanas de calibre 7,7 en el morro de los bombarderos? ¿Quién fue el teórico «de los barriles de pepinillos» que dijo que podrían bombardear de forma precisa y decisiva sin escolta de cazas? Hansell, un hombre de consenso, no tenía respuesta para el agresivo interrogatorio de LeMay y trataba de cambiar educadamente de tema. Lo que salvó a Hansell fue su falta de interés en los detalles concretos de la táctica militar y su predisposición a dejar en manos de sus jefes de grupo las cuestiones tácticas mientras él se centraba en las prioridades de blancos, un tema que nadie conocía mejor en la Fuerza Aérea.

En última instancia, formaron un equipo efectivo, aunque no muy amistoso: el soñador y el ejecutor. Lo que reducía los roces entre ambos era que los dos eran hombres de gran coraje. Solo después de volar con el 305.º, y de llevarse una buena tunda sobre Saint-Nazaire, Hansell ordenó a toda la 1.ª Ala aplicar las tácticas de su subordinado.[48]

El verano siguiente, toda la 8.ª bombardeaba «siguiendo al líder».[49] Durante los siete a diez minutos sobre el objetivo, el bombardero de cabeza se convertía, en esos instantes, en la 8.ª Fuerza Aérea. Los otros bombarderos se quejaban de tener que limitarse a apretar botones, pero la precisión del bombardeo, aun sin dejar de ser errática, se triplicó. Nutter, gracias a equipos recién desarrollados por la Fuerza Aérea, contribuyó a la implementación de un sistema automático de control de vuelo. Este permitía al bombardero volar el avión por medio de la mira Norden en los minutos finales de la pasada de bombardeo, con lo que se lograba una «plataforma»[50] más estable que con los mejores pilotos. «El equipo de control automático de vuelo te llevaba tan recto y rígido que parecía que estabas en una vía de tren»,[51] manifestó el piloto Craig Harris.

Hansell y otros comandantes aéreos también adoptaron esta táctica, junto con una variante de la «caja de combate» en forma de cuña con la que LeMay experimentó en sus primeras misiones desde Grafton Underwood. LeMay apilaba

los aeroplanos de modo que la formación de cabeza –la punta de la cuña– fuera seguida de otras dos formaciones, una algo por encima del líder, la otra un poco por debajo. Esta formación cerrada de 18 a 21 bombarderos, que, en combinación con una o dos cajas, formaba un ala de bombardeo, se desplegaba de forma que los conos de fuego concentrados de sus ametralladoras de 12,7 mm cubrieran el cielo en todas direcciones hasta una distancia de unos 900 metros. Con todo, era una unidad demasiado grande para el «bombardeo preciso de punto»,[52] pues la pauta de este equivalía al ancho aproximado de la caja de combate, que podía medir 760 metros de ancho. El bombardeo de aviones individuales era mucho más preciso que el bombardeo de grupo, pero la ferocidad de los ataques de interceptores en la pasada de bombardeo obligó a la 8.ª a atacar en grupo, el cual mantenía intacto la caja de combate. Eso, aunque dejó a los aviones más expuestos a la *flak*, «la oposición de los cazas era, con diferencia, la peor de las dos, por lo que tuvimos que permanecer juntos y encajar el fuego antiaéreo»,[53] explicó Hansell a sus superiores cuando regresó a Washington, a finales del verano de 1943.

La 8.ª Fuerza Aérea nunca halló la forma de bombardear con máxima precisión y protección, lo que le situó ante un dilema que le abocó irreversiblemente al bombardeo de alfombra, en el que algunas bombas alcanzaban el blanco y el resto se dispersaba por los alrededores. Fueron las realidades del combate, no la teoría de preguerra, lo que encaminó de forma inexorable a la 8.ª en la dirección de los golpes indiscriminados de área de «Bombardero» Harris. En sus escritos, Douhet y Mitchell trataron de devolver la ventaja a los atacantes, pero, mientras los cazas y la *flak* de la Luftwaffe siguieran siendo formidables, los defensores siempre renunciarían a la precisión del bombardeo.[54] «Sería […] deseable volver al bombardeo individual si se pudiera –comentó Hansell a sus superiores–, aunque el coste es demasiado alto».[55]

Giulio Douhet profetizó una nueva forma de guerra basada en la aniquilación, no en el desgaste. No logró prever el tipo de guerra –a quemarropa, brutal y prolongada– necesario para ganar el dominio del aire. LeMay nunca leyó a Douhet. Y fue una suerte para las Fuerzas Aéreas del Ejército en Inglaterra.

Curtis LeMay «Viejo Culo de Hierro» para sus hombres, sabía algo acerca de los visionarios. Su padre, un soñador incorregible, fue de trabajo en trabajo, por todo el país, en una infructuosa búsqueda de satisfacción, la cual convirtió a su descontento hijo, como amarga reacción, en un pragmático impasible. Su profundo escepticismo y la estricta y necesaria prioridad que daba a las operaciones y tácticas de combate hacían de LeMay el hombre adecuado para el mando en un momento en que la 8.ª Fuerza Aérea estaba perdiendo la guerra que Hansell y los planificadores habían ganado en sus conferencias magistrales.

En diciembre de 1942, el 305.º Grupo de Bombardeo de Curtis LeMay recibió orden de trasladarse desde Grafton Underwood a una base nueva y mejor

equipada: Chelveston, la cual recibía el nombre de una antigua familia normanda que se estableció en la zona entre Cambridge y Northampton. En esa época, sus tripulaciones mejoradas se hacían llamar con orgullo los «Podemos Hacerlo».[56] Iban a necesitar esa confianza. El siguiente objetivo era Alemania.

NOTAS

1 *Target*, 41-42; *véase también* Freeman, R. A., Crouchman, A. y Maslen, V., 1981, 19-20; y Freeman, R. A., 2001, 110.
2 *Ibid.*
3 *Ibid.*
4 Citado en South, O. P., 1956, 12.
5 99 por ciento: *Ibid.*, 11.
6 44 por ciento: Jefe adjunto de Personal Aéreo, Inteligencia, entrevista con el coronel Malcolm Grow, otoño de 1943, AFHRA; Olmsted, M., otoño de 1998, 174.
7 *S&S*, 10 de abril de 1944, 3.
8 Riesgos de las huidas: Langley, J. M., 1974, 251.
9 Línea Comet: Ottis, Sh. G., 2001, 124-125.
10 Daley-Brusselmans, Y., 2001, 68; entrevista del autor con Yvonne Daley-Brusselmans, 20 de enero de 2002.
11 *Ibid.*
12 Placas de identificación de los aviadores: Daley-Brusselmans, Y., *op. cit.*, 55.
13 Recaudación de dinero: Ottis, Sh. G., *op. cit.*, 123, 129.
14 Topos: Daley-Brusselmans, Y., *op. cit.*, 50-51.
15 *Ibid.*
16 La Gestapo infiltrada: Rossiter, M., 1986, 23; Ottis, Sh. G., *op. cit.*, 2-3, 22, 120.
17 Armstrong, W. R., 1 de junio de 1979 (1977), 85.
18 Brown, J. G., 1994, 230-231.
19 Citado en Nutter, R. H., 2002, 18-19.
20 *Ibid.*, 21-22.
21 Ambas citas en *ibid.*, 22-23.
22 *Ibid.*
23 Entrevista del autor con Robert Rosenthal, 2 de abril de 2002; *véase también* Hanson, V. D., primavera de 1996, 6.
24 LeMay, C. E. y Kantor, M., 1965, 37.
25 Entrevista del autor con Gale W. Cleven, 2 de abril de 2003.
26 Citado en Beirne Lay, Jr., «The Background», en *Impact, Destruction From the Air*, vii, copia en Mighty Eighth Air Force Heritage Museum, Savannah, Georgia [en adelante ME]; LeMay, C. E. y Kantor, M., *op. cit.*, 265-266.
27 Nutter, R. H., *op. cit.*, 9.
28 *Ibid.*
29 Mal preparados: LeMay, C. E. y Kantor, M., *op. cit.*, 217; *véase también* Coffey, Th. M., 1986, 28.
30 Rooney, A., 1995, 123.
31 LeMay, C. E. y Kantor, M., *op. cit.*, 229-230.
32 Todas las citas proceden de LeMay, C. E., primavera de 1980, 9-10.

33 *Ibid.*
34 *Ibid.*
35 LeMay, C. E. y Kantor, M., *op. cit.*, 241-242.
36 Citado en Nutter, R. H., *op. cit.*, 33-34.
37 LeMay, C. E. y Kantor, M., *op. cit.*, 241-242.
38 Las bajas se dispararon: Boog, H. *et al.*, 2001, vol. 6, 595.
39 Entrevista del autor con Robert Morgan, 26 de julio de 2003; Morgan, R. con Powers, R., 2001, 132-133.
40 Capitán S. T. Parker citado en Duerksen, M., 1987, 167.
41 Coronel Maurice Preston, comandante, 367.º Grupo de Bombardeo, citado en Middlebrook, M., 1983, 61.
42 LeMay, C. E. y Kantor, M., *op. cit.*, 255-256.
43 *Ibid.*
44 LeMay, C. E., *op. cit.*, 12.
45 *Ibid.*
46 «U.S. Tactics», Spaatz MSS.
47 «Possum»: Parton, J., 1986, 179.
48 LeMay al general Robin Olds, 12 de enero de 1943, Curtis LeMay Papers, Library of Congress.
49 McFarland, S. L., 10 de junio de 1987, 171-172.
50 Entrevista del autor con Craig Harris, 2 de octubre de 2002.
51 *Ibid.*
52 Entrevista con el general H. S. Hansell, 9 de agosto de 1943, Oficina del subjefe de Inteligencia del Estado Mayor del Aire, 142.052, AFHRA.
53 *Ibid.*
54 Douhet y Mitchell: «U.S. Tactics», Spaatz MSS; «Air Operations: Training and Organization, December 1, 1942-October 31, 1943», 1-12, Spaatz MSS. Cuando dos o más alas de combate se dirigían contra un solo objetivo, la fuerza era designada grupo de trabajo aéreo.
55 Entrevista con el general H. S. Hansell, 9 de agosto de 1943, Oficina del subjefe de Inteligencia del Estado Mayor del Aire, 142.052, AFHRA.
56 Nutter, R. H., *op. cit.*, 37. Para la diferencia entre la teoría de la guerra aérea y la realidad del combate, *vid.* Williamson Murray, «The Influence of Pre-War Anglo-American Doctrine on the Air Campaigns of the Second World War», en Boog, H. (ed.), 1992 cap. 13.

* N. del T.: Nombre que los estadounidenses daban al cobertizo Nissen.

CAPÍTULO 5
ANATOMÍA DEL VALOR

Y es esto a lo que le tengo más miedo que al miedo.

Michel de Montaigne

Casablanca, enero de 1943

La decisión que convirtió a la 8.ª Fuerza Aérea en una verdadera máquina de destrucción masiva se tomó en enero de 1943, en una reunión entre Roosevelt y Churchill celebrada en Casablanca, en la costa atlántica del Marruecos francés. Cuando los aliados angloestadounidenses completaron la derrota de la Wehrmacht, el Ejército alemán, en el norte de África, los dos líderes mundiales acordaron que su siguiente gran ofensiva tendría lugar el verano siguiente en el Mediterráneo, muy probablemente contra Sicilia. El desembarco en el norte de Europa fue pospuesto un año más, una clara victoria para Churchill. Con el fin de preparar dicha invasión, Roosevelt y Churchill anunciaron planes para una Ofensiva Combinada de Bombarderos. Su objetivo primario sería la derrota de la Luftwaffe, tanto en combate aéreo como mediante el aplastamiento de sus instalaciones productivas. Los británicos continuarían bombardeando de noche, los estadounidenses lo harían de día.

Las cosas podrían haber sido diferentes. Cuando la conferencia estaba próxima a celebrarse, el general Ira Eaker recibió un mensaje urgente de «Hap» Arnold para que acudiera a verle al día siguiente a Casablanca. Eaker llamó al cuartel general y ordenó que le prepararan un B-17 para esa noche. Doce horas más tarde, la Fortaleza levantó el vuelo desde un pequeño aeródromo de Land's End, la península de la costa de Cornualles. A su llegada al norte de África, Eaker y su ayudante, James Parton, fueron conducidos al Hotel Anfa, un grupúsculo de villas bañadas por el sol en un acantilado sobre el mar turquesa. «Ira, tengo malas noticias para ti –le dijo Arnold–. El presidente Roosevelt ha aceptado, a petición

del señor Churchill, que tu 8.ª Fuerza Aérea cese los bombardeos diurnos y se una a las incursiones nocturnas de la RAF».[1]

Eaker estalló. Era una decisión «estúpida»,[2] le respondió a Arnold. «No lo haré [y] me reservo el derecho a decirle a nuestra gente por qué». Antes de una hora, Arnold organizó una reunión entre Eaker y Churchill para la mañana siguiente. Eaker tenía menos de veinticuatro horas para preparar la defensa que rescatara a la 8.ª Fuerza Aérea de la extinción. «Solo tú puedes salvarnos»,[3] le pidió Arnold.

Eaker y Parton redactaron un sucinto memorando de una página que presentarían al primer ministro, así como un informe más extenso que Arnold y su estado mayor utilizarían en sus discusiones de alto nivel con los británicos. Al día siguiente, Eaker se presentó puntual a las diez de la mañana en la villa de amplios ventanales en la que se alojaba Churchill. El primer ministro bajó las escaleras, resplandeciente con su uniforme de comodoro del Aire. «Me habían dicho que cuando recibía a una persona de la marina vestía su uniforme de la Armada –hacía lo mismo con todas las armas–, pero esta era la primera vez que le veía vestir el uniforme de la Real Fuerza Aérea –recordó Eaker–. Eso me pareció un buen presagio».[4]

Churchill fue directo al grano. «Joven, yo soy medio estadounidense; mi madre era ciudadana de Estados Unidos. La trágica pérdida de tantas valerosas dotaciones me desgarra el corazón».[5] Eaker le entregó su memorando y Churchill hizo un gesto al general para que se sentara en el sofá que tenía al lado, mientras él leía con un audible murmullo. El principal punto del documento era su argumento a favor de «bombardear las veinticuatro horas». Si la RAF seguía bombardeando de noche y la 8.ª aceleraba su campaña diurna, las defensas germanas no tendrían descanso. Hitler se vería obligado a duplicar, quizá triplicar, el tamaño de sus defensas aéreas y ordenar a decenas de miles de trabajadores industriales dejar el martillo y ceñirse el casco de guerra y también pasar de las vitales industrias bélicas a manejar emplazamientos antiaéreos. «Sea paciente, denos nuestra oportunidad y la recompensa será más que suficiente […] una exitosa ofensiva de bombardeo diurno combinada y en confabulación con el admirable bombardeo nocturno de la RAF destrozará la industria, el transporte y la moral de los alemanes […] ablandará al huno para la invasión terrestre y así se le podrá rematar».[6] El memorando de Eaker concluía con la promesa de que la 8.ª empezaría a atacar Alemania antes de finales de mes y con que incrementaría el tamaño y frecuencia de tales incursiones según se fuera reforzando en masa con aviones y dotaciones llegados de las factorías e instalaciones de entrenamiento en Estados Unidos.

«No me ha convencido del todo su punto de vista»,[7] indicó Churchill tras posar el papel sobre la mesa. Pero al primer ministro le gustaba cómo sonaba la frase «bombardear las veinticuatro horas». «Paladeaba las palabras en la lengua

como sabrosos bocados»,[8] recordó Eaker. «Cuando vea hoy a su presidente durante el almuerzo, le informaré de que retiro mi sugerencia de interrumpir el bombardeo diurno para que se unan a nuestra campaña de ataques nocturnos».[9] Los aliados probarían el bombardeo a todas horas, aunque solo «durante un tiempo»,[10] añadió categórico Churchill.

Sin embargo, Churchill recordó haber llegado a una decisión más definitiva. «Decidí respaldar a Eaker y su petición, me desdije por completo y retiré toda mi oposición al bombardeo diurno con las Fortalezas»,[11] escribió en su historia de la guerra. Eaker, sin embargo, dejó la reunión de Casablanca convencido de que la supervivencia de la 8.ª seguía estando en cuestión.

Es indudable que este hijo de un aparcero texano demostró una brillante persuasión, aunque a los oídos del primer ministro llegaban otras voces. Los asesores aeronáuticos de Churchill, encabezados por el jefe de la RAF, *sir* Charles Portal, le aconsejaron que moderara su oposición a la campaña de bombardeo estadounidense. Un cese de los bombardeos diurnos desde Inglaterra podría hacer que los planificadores bélicos de Washington asignaran los bombarderos allí estacionados a otros teatros. Es más, tanto Churchill como Roosevelt estaban convencidos de que el desembarco en el norte de Francia fracasaría si los aliados no lograban la superioridad aérea desde el canal de la Mancha al Rin. La forma «más económica de reducir el potencial aéreo germano»,[12] señaló Eaker en su memorando, era el bombardeo diurno: el enemigo «tiene que combatir a nuestros bombarderos cuando golpeamos sus objetivos vitales». En esta pelea aérea entre cazas alemanes y bombarderos estadounidenses sin escolta, Eaker confiaba en que la 8.ª se impondría. Fue uno de los mayores errores de la contienda.

En Casablanca, los jefes de la aviación británica y estadounidense garantizaron a Churchill y Roosevelt que los cielos sobre el norte de Europa estarían limpios de aviones germanos en el momento en que la armada aliada zarpase de las orillas de Inglaterra rumbo al norte de Francia. No obstante, al contrario que George Marshall e Ira Eaker, el mariscal del Aire Arthur Harris y el general Carl Spaatz estaban convencidos de que una ofensiva de bombardeo a ultranza doblegaría a Alemania antes de lanzar una invasión terrestre. Dado que la fecha propuesta para el desembarco era la primavera de 1944, apens tenían un año y unos pocos meses para cumplir su exagerada afirmación de que el poder aéreo, por sí solo, podría demoler al Reich.[13]

El «Escribiente 69.º»

El inicio oficial de la Ofensiva Combinada de Bombarderos no se produjo hasta seis meses después. Durante ese invierno y esa primavera, la amenaza submarina continuó siendo la prioridad de los planificadores de objetivos. Los ataques de la 8.ª Fuerza Aérea contra las bases de operaciones de los sumergibles germanos

siguieron siendo inefectivas, por lo que la 8.ª fue enviada a apoyar los esfuerzos de «Bombardero» Harris para destruir sus fuentes de suministro: los grandes astilleros de construcción de submarinos del interior de Alemania, en Wilhelmshaven, Bremen, Vegesack y Kiel. El 27 de enero de 1943, la 8.ª Fuerza Aérea penetró por primera vez en el espacio aéreo germano y atacó los astilleros de Wilhelmshaven, en el mar del Norte. Ira Eaker le concedió al 306.º Grupo de Bombardeo y a su recién ascendido comandante, el general Frank Armstrong, el honor de ser «los primeros sobre Alemania». Tal fue el premio de Armstrong por hacerse cargo a principios de mes de la diezmada unidad y de restablecer su unidad y moral, argumento central de la novela *Almas en la hoguera*. Sorprendieron a los alemanes con la guardia baja y hubo escasa oposición, aunque las nubes ocultaron el objetivo y los daños causados por las bombas fueron mínimos. Así y todo, con este modesto comienzo, Estados Unidos, con su enorme potencial productivo, se unió a Gran Bretaña en la que llegó a ser la mayor campaña de devastación urbana y económica de la historia de la guerra.

El 26 de febrero, tras una larga demora por el tiempo, la 8.ª volvió a golpear Wilhelmshaven, esta vez acompañada por reporteros estadounidenses. Uno de ellos era Andy Rooney. Graduado por la Universidad Colgate, era el corresponsal principal del diario del Ejército estadounidense, *Stars and Stripes*, editado desde Londres. «En aquella época, la 8.ª Fuerza Aérea era el mejor relato bélico en Europa –recordó Rooney–, pero estábamos cansados de ir a las bases a entrevistar a jóvenes muchachos de nuestra edad que perdían amigos en combate y luego volver por la noche a las comodidades de Londres. Hasta que los mandamases de la 8.ª no lo aprobaron, no nos dimos cuenta de que tendríamos que asistir a la escuela de tiro. Si teníamos que ir al combate en un bombardero, nos dijeron, sería mejor que supiéramos disparar un arma en caso de que nos metiésemos en problemas».[14]

Ocho reporteros recibieron permiso para volar. Entre ellos figuraban Walter Cronkite, de United Press; Gladwin Hill, de Associated Press; Denton Scott, del semanario del Ejército, *Yank*; Bob Post, del *New York Times*; y Homer Bigart, del *New York Herald-Tribune*, uno de los corresponsales de guerra más respetados de su época. (Scott se perdió la misión de Wilhelmshaven, pero más tarde voló a Lorient). Un oficial de relaciones públicas de la Fuerza Aérea los llamó el «Escribiente 69.º» [*The Writing 69th*], parodia del «Combativo 69.º» [*Fighting 69th*] de la Primera Guerra Mundial. La prensa estadounidense los apodó «mecanógrafos voladores», aunque ellos se llamaban a sí mismos la «Legión de los Condenados». «No me gustaba –recordó Harrison Salisbury, jefe de Cronkite–, pero ni una docena de elefantes habría podido impedir a Walter subir a su B-17».[15]

Tras aprender a desmontar un arma con los ojos vendados y a distinguir un Focke-Wulf de un Hurricane británico a 900 metros –algo nada fácil–, los

llevaron al campo de tiro a practicar un poco con escopetas y ametralladoras Thompson. Cinco días más tarde, todos superaron una prueba escrita. «Que Dios proteja a Hitler»,[16] gritó Denton Scott cuando le dieron su puntuación.

A partir de ese momento, se separaron. Rooney fue a Thurleigh con el 306.º, Cronkite a Molesworth con el 303.º y dos reporteros volaron con el 305.º de LeMay. La mañana de la incursión hubo nervios, pues durante la anterior penetración de la 8.ª en Alemania, el grupo de Robert Morgan había sido blanco de una nueva táctica de la Luftwaffe: bombardear a los bombarderos estadounidenses. Aviones bimotores germanos, situados a 600 metros por encima de la columna de bombarderos, lanzaron bombas con temporizador contra sus formaciones. Ningún aparato fue alcanzado, pero estos ataques aire-aire anunciaban la renovada determinación nazi.

En la misión de Wilhelmshaven, Andy Rooney fue asignado al Banshee del teniente Bill Casey, cuya dotación vio a Arizona Harris disparar sus últimas ráfagas mientras el mar lo engullía. Rooney, pese a que era un visitante regular de las bases de bombarderos, nunca había estado en una reunión previa de vuelo. «Recuerdo que pensé que tenían buen aspecto, tan americano, los jóvenes aviadores con sus chaquetas de cuero, el cuello de la camisa abierto y alegres gorras de plato ladeadas con desenfado. Unos pocos llevaban corbata, puede que de Yale».[17] Cuando el oficial que daba la conferencia les dijo que el objetivo del día estaba en Alemania, Rooney pensó por primera vez seriamente en su final. A sus 24 años, y con su esposa esperándole en casa, pensó que había cometido un error colosal, pero ya no había vuelta atrás.

«Todo estaba tranquilo –casi aburrido– durante una hora después de haber dejado atrás la costa inglesa –escribió en la historia que publicó su periódico al día siguiente–. Entonces empezaron los problemas».[18] Plateados aviones de caza picaron desde el sol y desaparecieron en un banco de nubes tan rápido como habían aparecido. «Parecían diminutos, en absoluto una máquina de destrucción, y un blanco imposible». Sentado en el incómodo compartimento del morro, Rooney estuvo a punto de ir a parar al regazo del bombardero cuando el navegante rotó su ametralladora para disparar a un Messerschmitt. Durante las dos horas siguientes, los cazas alemanes llenaron los puntos de mira de los artilleros y poco después de que los bombarderos entraran en Alemania, empezaron a atravesar densos campos de metal flotante. Durante la pasada de bombardeo, hubo una explosión ensordecedora y pareció que el morro de plexiglás se separaba del fuselaje. El bombardero retrocedió aturdido y se cubrió los ojos con las manos, pues creía haberse quedado ciego. Pero estaba ileso y «lo que pareció como si arrancaran el morro fue en realidad un pequeño agujero del tamaño del puño».[19] El bombardero se arrancó los guantes y trató de taponar con ellos el agujero, pero sus manos se helaron al instante y «se desprendieron pedazos de carne de sus dedos, atrapados en el borde cortante del plástico».

En la pasada de bombardeo, Rooney se dio cuenta de que el navegante tenía problemas con el suministro de oxígeno. De repente, el hombre se puso morado y le cayó la cabeza sobre el arma. Con ayuda del bombardero, Rooney le ajustó la máscara en el rostro. Fue a la cubierta de vuelo por el equipo de emergencia, pero se desconectó por error su máscara y perdió sensibilidad en las piernas. «El teniente Casey casi bostezó ante un problema que a mí me parecía una gran crisis vital. Me dio oxígeno y el resto de mi primer y breve vistazo a la guerra lo pasé en el hueco detrás del piloto».

Los seis corresponsales que volaron ese día tenían previsto reunirse en una habitación sin ventanas en Molesworth. Allí escribirían sus crónicas, los censores las revisarían y las transmitirían a Londres. Entraron tambaleándose, pálidos y exhaustos, aunque deseosos de hablar. Estaban todos excepto Bob Post. La noche antes les había dicho a sus amigos que al día siguiente moriría. Después de una espera que se les hizo eterna, un representante de la Fuerza Aérea irrumpió en la sala. Eras las peores noticias posibles. Alguien tendría que informar a la esposa de Post. Acababa de llegar de Londres para pasar el resto de la guerra con él.[20]

Hollywood engrosa las filas de la 8.ª

El capitán Robert Morgan recuerda haberle visto por primera vez en Bassingbourn, más o menos un mes antes de la misión de Wilhelmshaven: un hombre esbelto y osado, con chaqueta de artillero y gorra de cuero, «agitaba los brazos en el aire, con un cigarrillo encendido en mitad de los labios y un par de camarógrafos que seguían sus pasos como perritos falderos. Vestía uniforme de comandante y tenía una marcada forma de dirigir a todo el mundo, por lo que me imaginé que debía de ser un personaje de lo más importante».[21]

Era el director hollywoodiense William Wyler. Su película de 1942, *La señora Miniver* (*Mrs. Miniver*), la historia de una familia británica que trata de mantenerse unida durante el *Blitz* nazi, seguía llenando los cines de Inglaterra y Estados Unidos y obtuvo seis premios Óscar, uno de ellos para Wyler, el de mejor director. Wyler y sus equipos de filmación llevaban cinco meses en Inglaterra rodando un documental en torno al bombardeo estratégico para el Departamento de Guerra.

Carl Spaatz conoció al director en una fiesta en Washington poco después de Pearl Harbor. Le consiguió el rango de comandante y la oportunidad de filmar sobre el terreno reportajes de guerra para la Fuerza Aérea en Inglaterra. Wyler recibió su despacho de oficial en una hora. «Sin entrenamiento, nada –contó Wyler–. Me enviaron a un lugar a comprar un uniforme. Lo siguiente que pasó fue que me puse el uniforme, que me quedaba pequeño. Iba por la calle con mi cigarrillo, mi maleta y por ahí viene un general. Mierda, ¿qué hago? ¿Me trago el cigarrillo, me deshago de la maleta? Tiré el pitillo y saludé. El general me vio y se

echó a reír».[22]

Un *U-Boot* hundió el buque que transportaba las caras cámaras de 35 mm de Wyler, por lo que los equipos de filmación tuvieron que usar las cámaras portátiles de 16 mm que llevaban en las maletas. Se las entregaron a los aviadores para que grabasen película durante sus misiones, aunque esto no satisfizo a Wyler. Insistió en volar con las dotaciones; quería rodar una película poderosa y auténtica, no un ejemplo de propaganda fácil. Vio cumplido su deseo, aunque solo después de asistir a la escuela de tiro con Rooney, Cronkite y el resto del Escribiente 69.º.

En Bassingbourn, su equipo de fotógrafos rodó la mayor parte del metraje a color con un bombardero llamado Invasion II. Un día, este no regresó de una misión. «De modo que nos subimos a un *jeep* –recordó uno de los cámaras– y empezamos a recorrer la base en busca de aviones».[23] Wyler vio una Fortaleza que llevaba pintada en el morro una pelirroja de largas piernas en traje de baño y, al lado, su evocador nombre: Memphis Belle. «Willy señaló el nombre con el dedo y dijo: "Este"».

Las decoraciones de los bombarderos fue una de las primeras cosas que le llamaron la atención a su llegada a Bassingbourn. Ni los nazis ni los británicos tenían nada parecido y los reglamentos de los Marines y de la Armada lo prohibían. Parecían expresar tan bien el espíritu desbordante de los muchachos de las dotaciones: «Era una forma de aferrarnos a nuestra individualidad, o de sentido del humor, en una guerra abrumadoramente enorme, mecanizada y brutal»,[24] manifestó Robert Morgan. Aunque había personajes famosos de dibujos animados, como el ratón Mickey, y feroces dragones que escupían fuego, los temas favoritos de los artistas aficionados eran jóvenes voluptuosas en poses de modelo de calendario popularizadas por artistas comerciales como George Petty, Gil Elvgren y el peruano Alberto Vargas. Seductoras, coquetas y de imposible belleza, eran algo más que versiones idealizadas de las chicas que habían dejado en Estados Unidos: eran descarados símbolos de vida en un frente bélico donde la muerte estaba en la mente de todos.

Cuando Morgan eligió un nombre para su avión, poco antes de volar a Inglaterra, telefoneó a George Petty y le preguntó si podía utilizar en su bombardero a una de las modelos de la revista *Esquire*. Petty le remitió un dibujo y Morgan hizo que un artista del escuadrón pintara dos en su aeroplano, una a cada lado del morro. La tripulación las adoraba. La chica encajaba con su ímpetu juvenil y su anhelo sexual, rebosante de nostalgia del hogar. «A los pilotos de caza alemanes que se lanzaban sobre nuestros bombarderos debió de parecerles como si atacaran una oleada de catálogos voladores de lencería»,[25] afirmó Morgan con posterioridad.

Cuando Morgan conoció a Wyler en el club de oficiales le explicó que su aeroplano llevaba el nombre de su prometida y que tenía intención de casarse con

ella en Memphis tan pronto como volviera a casa. En aquel momento, Wyler supo que su película sería la historia de *Memphis Belle*, la bella de Memphis*. Le dijo a Morgan que quería volar con él. «Le respondí o.k. –rememoró Morgan–, si no se metía en medio y no hacía que nos mataran a todos. Aquel tipo llegó a caerme bien, tenía agallas y pasión, pero sí que se metió por medio».[26] Siempre que disparaban al Belle, Wyler saltaba y corría de un lado a otro del avión, con una botella de oxígeno portátil en una mano y una pequeña cámara en la otra, señalando excitado los estallidos de la *flak* o de los cazas que venían contra nosotros. En cierta ocasión en que se perdió una explosión de antiaéreo con su cámara, imploró a Morgan que dirigiera el bombardero hacia la parte más tupida del campo de metralla.

Wyler era un judío alsaciano que quería desempeñar un papel en el derrocamiento de Hitler. El general Eaker ordenó que no volara más, pues temía que los nazis convirtieran su captura en una gran victoria propagandística. Pese a ello, Wyler voló una misión más. El ayudante de Eaker, Beirne Lay jr., le advirtió de que podían someterlo a consejo de guerra por desobedecer una orden directa. Wyler respondió: «Tengo que conseguir la película».[27] Lay nunca informó a Eaker de que Wyler se negó a dejar de volar. Wyler «se jugaba la piel –explicó Lay tiempo después– porque quería que la película fuera impecable».[28]

En una ocasión, Wyler estuvo a punto de morir debido a un corte de suministro de oxígeno y en otra misión arriesgó la vida para obtener una toma espectacular del despegue de una Fortaleza Volante colocándose en la torreta de bola, algo que no se permitía a ningún artillero. Cuando una de sus cámaras se congelaba a 7000 metros, se la colocaba dentro de su pesada chaqueta de vuelo y sacaba otra que tenía deshelándose. Nada le impediría rodar este filme.

El capitán Clark Gable tenía una pasión comparable por su misión y se jugó la vida tanto como Willy Wyler. El «Rey de Hollywood» llegó en abril de 1943 a la vecina base de Polebrook para servir con el recién activado 351.er Grupo de Bombardeo. Lo reclutó «Hap» Arnold en persona para producir un corto de entrenamiento de tiro aéreo llamado *Combat America.***

Gable se había alistado el verano anterior en la Fuerza Aérea después de la muerte de su mujer, la glamurosa actriz Carole Lombard. Ardiente patriota, su esposa le presionó para que se alistara y obtuviera un despacho de oficial y él se sintió tentado. Mientras estaba de gira por el país para promocionar bonos de guerra, ella le enviaba telegramas burlones: «Hey, papi. Deberías alistarte en el Ejército de este hombre».[29] En enero de 1942, cuando regresaba a casa, la actriz murió en un accidente de aviación.

El día después del sepelio, «Hap» Arnold, que conocía un poco a Gable, le remitió un telegrama para ofrecerle «una misión de elevada importancia».[30] La Metro Goldwyn Mayer no quería perder a su estrella y le dijo a Arnold que Gable no estaba disponible. El telegrama nunca se entregó. Pero ese agosto, Gable, por

propia iniciativa, se alistó como soldado raso. Quería ser ametrallador, le dijo a un reportero, «donde las cosas se ponen calientes de verdad»,[31] aunque Arnold se negó a darle un puesto regular de combate. Gable no estaba decepcionado. Sabía que filmar la guerra aérea sería casi tan peligroso como combatirla. «Ahí arriba es una masacre –le comentó a un miembro de su equipo de filmación–. Están cayendo como polillas. Como polillas muertas».[32]

Al principio, los hombres no le aceptaron, pues lo veían como una figura mimada de Hollywood, aunque Gable pronto les demostró que se equivocaban. Su paga por volar en ultramar era de 320 dólares mensuales; por interpretar a Rhett Butler en *Lo que el viento se llevó* cobró cien veces más. Sorprendió a todo el mundo al acompañar a las tripulaciones a algunas de las misiones más duras. Cuando despegó con el 351.º en su misión inaugural, su íntimo amigo y guionista principal, John Lee Mahin, estaba en la torre de control. «Me dicen que Gable está ahí arriba»,[33] dijo para que todos lo oyeran. Los hombres de la torre comentaron que eso era «una sarta de tonterías. Gable no va a ir a ninguna misión». A su regreso, dijo que había sido un «viaje rutinario». Pero no lo había sido. Gable estuvo muy cerca de morir: un proyectil impactó en el avión, le voló el talón de la bota y salió del fuselaje a escasos centímetros de su cabeza. «Tras su segunda misión, que fue de las difíciles, los muchachos lo adoraban –dijo Mahin–. No podían separarse de él».

No era fácil, pero Gable trató de integrarse. En cierta ocasión, Bob Hope llegó a Polebrook con su espectáculo de la USO.*** Buscó entre el mar de rostros y pidió que Rhett Butler se pusiera en pie para poder reconocerlo. Gable permaneció sentado y los muchachos que le rodeaban no lo señalaron. Hasta Hitler sabía que Gable estaba en Inglaterra y Hermann Göring ofreció a sus aviadores una recompensa equivalente a 5000 dólares por abatirlo. Gable, temeroso de que Hitler lo metiera en una jaula «como a un gorila»[34] y lo exhibiera por toda Alemania, le dijo a Jack Mahin que, si las cosas iban mal, nunca saltaría en paracaídas. «¿Cómo podría ocultar este rostro? Si el avión cae yo caeré con el hijo de perra».[35]

Nunca vi muchachos como esos

La película que estaba filmando William Wyler «tratará acerca de la destrucción definitiva de Alemania desde el aire»,[36] le explicó un publicista de la Fuerza Aérea a un reportero de *Stars and Stripes*. A medida que aumentaron las pérdidas de la 8.ª, también lo hizo el volumen de su campaña publicitaria. El 18 de mayo, tras un ataque de precisión sobre los astilleros de submarinos de Vegesack, en el río Weser, cerca de Bremen, el general Eaker convocó una rueda de prensa y anunció que los días de experimentación se habían acabado. «Hoy empieza un nuevo capítulo. Hemos demostrado, sin lugar a dudas, que nuestros bombarderos

pueden penetrar a la luz del día hasta cualquier objetivo en Alemania; y que pueden hacerlo solos, sin el beneficio de cazas de protección […] sin sufrir pérdidas prohibitivas. Lo único que nos queda por hacer es concentrar bombarderos suficientes en esta misión vital».[37] La última frase es reveladora. Eaker sabía que no contaba con los bombarderos precisos para hacer el trabajo.

Ese invierno, «Hap» Arnold siguió prometiéndole a Eaker que venían de camino más aviones y tripulaciones, al tiempo que exigía más incursiones y con más efectivos, que, dada la reducida flota de Eaker, empezaban a ser otros tantos sacrificios. Vegesack *fue*, sin duda, un ataque certero, pero la 8.ª Fuerza Aérea exageró mucho su efecto sobre la producción de sumergibles. Los constantes bombardeos sobre los refugios de los sumergibles del golfo de Vizcaya no eran mucho más efectivos. Las fotografías de los ataques que Eaker mostraba a los reporteros eran impresionantes. Saint-Nazaire y Lorient habían dejado de existir como centros humanos habitables. Tal y como observó el *Großadmiral* Dönitz en un reporte al alto mando germano: «No queda ni un perro ni un gato en esas ciudades. Nada queda salvo los refugios de submarinos».[38] Con todo, estas eran las únicas instalaciones que le preocupaban al almirante. Dönitz acababa de trasladar el equipamiento imprescindible para el mantenimiento de sus *U-boote* en el interior de los inexpugnables búnkeres.

Años más tarde, al rememorar tales operaciones, el navegante Ralph Nutter vio que había en marcha una manipulación de números, no muy diferente a la que expuso Washington durante la Guerra de Vietnam. «En lugar de un falso recuento de cadáveres, el cuartel general de las Fuerzas Aéreas del Ejército publicaba informes groseramente exagerados de pérdidas alemanas de cazas y de toneladas de bombas lanzadas sobre blancos germanos […] los líderes aeronáuticos habían prometido al pueblo estadounidense resultados espectaculares y la victoria por medio del poder aéreo».[39] Desesperados por obtener resultados, retorcían la verdad para obtener el dinero y los hombres con los que rematar la tarea.

«La 8.ª Fuerza Aérea –escribió en sus memorias el reportero Harrison Salisbury– era una unidad de alto octanaje. Estaba dirigida por hombres ambiciosos y respaldada por un mando arribista en Washington. Había establecido un gran equipo de relaciones públicas –gente de la prensa escrita, agencias propagandísticas y firmas publicitarias– y utilizaba a celebridades de Hollywood».[40] Eaker trabajaba a las mil maravillas con la prensa e invitaba a notables como el columnista Walter Lippmann y al editor del *New York Times*, Arthur Sulzberger, a cenar y a partidas privadas de póker en el cuartel general de la 8.ª Fuerza Aérea. La oficina de relaciones públicas de la 8.ª, situada en Grosvenor Square en Londres, la dirigían personas de mucha influencia y poder de persuasión, entre ellos John «Tex» McCrary, popular columnista del *New York Mirror*; John Hay «Jock» Whitney, magnate, *playboy* de Hollywood y futuro

embajador de Estados Unidos en Gran Bretaña; y Ben Lyon, antiguo ídolo del cine mudo. Lyon y su esposa, la actriz Bebe Daniels, organizaban deslumbrantes fiestas en su casa londinense, cuyas listas de invitados incluían a Eaker y su estado mayor, lores y almirantes británicos, dignatarios de visita en la ciudad y a miembros influyentes de la prensa. McCrary, a quien Andy Rooney definió como «uno de los grandes expertos en relaciones públicas y mayores estafadores de todos los tiempos»,[41] se presentaba con su radiante esposa, Jinx Falkenburg, y se aseguraba que ningún personaje notable se retirara sin que le regalaran los oídos con estadísticas acerca del asombroso poder y los triunfos de la «Mighty Eight», la Poderosa 8.ª.

Una prensa servicial y, como es comprensible, más hostil a los nazis que deseosa de ser objetiva, aceptó sin más los prometedores informes de los barones del bombardeo. «Entonces, todos estábamos en el mismo barco –explicó tiempo después Walter Cronkite– y la mayoría de nosotros, los periodistas, abandonamos toda idea de imparcialidad al reportar el heroísmo de nuestros muchachos y la brutalidad de los odiados nazis».[42] Como observó Andy Rooney, «la peor censura siempre ha sido la que la gente de la prensa se impone a sí misma».[43]

El diario de Rooney, *Stars and Stripes*, lo escribían y editaban soldados de uniforme y en 1943 era, como ellos mismos admitían, «el diario corporativo de la Fuerza Aérea»,[44] porque no había combate alguno cerca de Inglaterra salvo en los cielos. El general Eisenhower, no obstante, ordenó a los censores del Ejército que no lo convirtieran en un obsequioso órgano de propaganda interna. Bajo la excéntrica, pero clarividente, dirección del sargento mayor Robert Moora, antiguo miembro del *New York-Herald Tribune*, y del cabo Bud Hutton, en otro tiempo editor del *Buffalo Evening News*, era un periódico escrito con solidez y sin sesgos, la hoja de noticias del soldado estadounidense en ultramar. En sus oficinas londinenses estaban destinados dos censores militares, aunque estos «rara vez nos impedían publicar algo. Y cuando lo intentaban, podíamos discutir con ellos y, a veces, los convencíamos para que nos dejasen editar la historia –recordó Rooney–. Al igual que ellos, conocíamos cuáles eran las normas; y las reglas, diseñadas para que los nazis no supieran nada de las próximas operaciones, tenían todo el sentido».[45]

Escéptico hasta la médula, Rooney obviaba los datos descabellados de daños infligidos al enemigo y, en lugar de ello, se centraba en los muchachos de los bombarderos. Era su trabajo, pensaba, explicar su historia, una historia «enterrada bajo la detestable y fría montaña de estadísticas que los aliados tratan de acumular por encima de la montaña de estadísticas del Eje».[46] Con todo, tal y como admitió más tarde, eran historias «demasiado tristes»[47] para publicarlas. Recordaba una en particular.

Mientras Rooney y otros reporteros esperaban frente a una torre de control el retorno de un escuadrón de bombarderos, corrió la noticia de que el artillero de

una torreta ventral estaba encerrado en su burbuja de plástico por debajo del aeroplano. «Los engranajes que rotaban la bola para colocar al ametrallador en posición de tiro, y luego volvían a la posición que le permitía entrar y salir del avión, habían sido alcanzados y estaban obstruidos. El artillero había quedado atrapado en una jaula de plástico».[48]

Justo antes de aterrizar, el sistema hidráulico de la Fortaleza, acribillado a cañonazos, se estropeó y al piloto le resultó imposible bajar las ruedas. La manivela de emergencia para accionar a mano el tren de aterrizaje principal también había sido destruida por el fuego enemigo. El piloto tendría que hacer un aterrizaje ventral. «Hubo ocho minutos de desgarradoras conversaciones entre la torre, el piloto y el hombre atrapado en la torreta. Era el primero en saber lo que ocurriría si aterrizaban sin ruedas. Todos observamos horrorizados lo que sucedió. Vimos terminar la vida de ese hombre, aplastado entre el pavimento de cemento de la pista y la panza del bombardero».[49]

Esa noche, Rooney volvió a Londres, incapaz de escribir la crónica de la acción más dramática y espantosa que jamás había presenciado.

«LOS MUCHACHOS DE LAS FORTALEZAS SOBRE ALEMANIA SON LOS QUE peor lo pasan de todos […] con la posible excepción de los tipos que descienden en submarinos –escribió «Tex» McCrary a su hijo, piloto de caza en un portaaviones en el Pacífico–. Nunca vi muchachos como esos».[50] Aunque, años más tarde, Tom Brokaw llamó a los jóvenes estadounidenses que batallaron contra los poderes del Eje «la generación grandiosa», en el primer año de contienda algunas personas cuestionaron su compromiso. En 1942, el crítico social Philip Wylie publicó un libro muy influyente acerca de la cultura juvenil de su época, *Generation of Vipers* [Generación de víboras]. A finales de la década de 1930, mientras las huestes de Hitler e Hirohito amenazaban la libertad en todo el mundo, los adolescentes estadounidenses escondían las cabezas bajo la arena, les recriminaba Wylie, conducían coches modernos, leían tebeos baratos y escuchaban discos de Sinatra. Eran mediocres en matemáticas y ciencias y tenían conocimientos muy deficientes de historia y del mundo en el que vivían; un 59 por ciento era incapaz de situar a China en un mapa.[51] No obstante, tras volar varias misiones con ellos, «Tex» McCrary consideró que eran «los mejores que jamás salieron de Estados Unidos; son la cosecha más fructífera de toda la historia estadounidense –le relató a un amigo en una carta desde Inglaterra escrita durante los años de la guerra–. El desafío de la guerra total ha revelado las mismas elevadas cualidades que siempre queda bajo la piel del pueblo estadounidense cuando el tiempo de los grandes desafíos la despoja por completo».[52] En un libro publicado durante la guerra, McCrary narró la historia de los hermanos Mathis de San Angelo, Texas, en respuesta a la ácida acusación de Wylie.

Mark Mathis y su hermano Jack se alistaron en la Fuerza Aérea en 1941 y

juraron servir juntos. Los dos fueron asignados a la escuela de bombarderos, aunque en lugares diferentes. Jack se hizo bombardero en aparatos pesados, Mark en bimotores. Mientras Jack volaba la primera incursión estadounidense sobre Alemania con el 303.er Grupo de Bombardeo, Mark aún seguía en Estados Unidos. Al cabo de un tiempo, Jack recibió un telegrama de su hermano; estaba en Inglaterra. Jack requisó un *jeep* y llevó a Mark a su estación. Esa noche, iniciaron una improvisada fiesta de reunión en el club de oficiales, que fue interrumpida en seco cuando les informaron de que «el asunto» tendría lugar al día siguiente. Cuando se marchaba, Mark pidió al comandante del escuadrón de su hermano, Bill Calhoun, si podía unirse a la incursión. Eso, le dijo Calhoun, era imposible. Tendría que seguir toda la cadena de mando hasta Roosevelt para obtener permiso.

Era el 11 de marzo y el objetivo para el día siguiente era Vegesack. Mark acompañó a su hermano al avión. «¡Nos vemos a las seis en punto, muchachos!»,[53] gritó, mientras Jack y su dotación subían a bordo del The Duchess, una de las aeronaves que lideraría el mayor contingente de bombarderos estadounidense enviado contra Alemania hasta la fecha.

Ese día, Mark estaba en la torre para observar la llegada de las Fortalezas. The Duchess aterrizó primero, pero en la pista equivocada y tras disparar una bengala que avisaba de que había heridos a bordo. Mark llegó al avión después de que cargasen la ambulancia. Le dijeron que su hermano había resultado herido. En la enfermería, el capellán le retiró a un lado y le dijo que Jack estaba muerto.

Jessie H. Elliott, el navegante, estaba con Mathis en el morro del The Duchess cuando lo alcanzaron. Su historia quedó recogida en el testimonio que acompañó la notificación de Jack Mathis para la Medalla de Honor del Congreso, la primera que se entregó a un aviador de la 8.ª Fuerza Aérea.

Segundos antes del punto de lanzamiento de bombas, un proyectil estalló justo frente al bombardero. «Un gran pedazo de *flak* atravesó el lado del morro. Destrozó el vidrio del lado derecho y entró con un sonoro impacto. Vi a Jack caer hacia mí y alargué el brazo para amortiguar la caída. Entonces los dos estábamos muy atrás, a retaguardia del morro [...] supongo que la *flak* nos mandó allí».[54] Con su pesado y estrecho uniforme de vuelo, Calhoun no sabía que Mathis tenía el brazo casi seccionado bajo el codo y el lado derecho del cuerpo lleno de metralla. Por propia iniciativa, Mathis volvió al visor de bombardeo, se arrodilló sobre él y tiró de la palanca para largar las bombas. Calhoun le oyó decir por el intercomunicador «Bombas...» y se derrumbó sobre el visor sin poder completar la frase. Habían acertado de pleno en el punto de referencia. Las fotografías del objetivo lo demostraron.

En el hospital de la base, Mark Mathis miró el cuerpo destrozado de su hermano y se derrumbó. Habían planeado finalizar su fiesta de reencuentro esa noche; en lugar de ello, tendría que informar a sus padres. Antes de marcharse, le

dijo al capellán que mataría a los asesinos de su hermano. Calhoun le consiguió un traslado «en tiempo récord» y le permitió ocupar el puesto de Jack en la tripulación del The Duchess. Mark dormía incluso en la cama de su hermano.

Su primera misión fue Bremen. Cuando se arrastró hasta su puesto en la parte delantera del morro, miró hacia abajo. Vio que el visor tenía una muesca de la explosión que se había llevado a su hermano.

Tres misiones más tarde, McCrary le entrevistó. Muchos aviadores decían que les resultaba difícil odiar a los alemanes, que preferirían vengarse de los japoneses. ¿Qué opinaba de eso? «No empiezas a odiar hasta que te hacen daño –dijo Mark–. A mí, bueno, me han hecho daño. De modo que odio a los alemanes. Desearía que bombardeásemos sus ciudades, no solo sus fábricas».[55]

Mark Mathis murió inclinado sobre su visor durante su siguiente misión.

Días oscuros

«Nuestra moral bajó hasta su punto más bajo a finales de ese invierno»,[56] recordó Curtis LeMay. Con incursiones de penetración en profundidad del espacio aéreo enemigo, las bajas aumentaron y, sin reemplazos en el horizonte, los hombres empezaron a pensar que su situación era desesperada. Incluso cuando había tripulaciones entrenadas, el mal tiempo cerraba la ruta de transporte aéreo del Atlántico Norte y no había suficientes buques mercantes para transportarlos a Inglaterra. Muchos aviadores empezaron a tener sentimientos encontrados hacia su país: estaban dispuestos a combatir por él, mas también se sentían abandonados por este. Los hombres se quejaban, pero volaban; y los extenuados equipos de tierra trabajaban toda la noche para retirar piezas de las «reinas del hangar» –bombarderos demasiado dañados para volar– y así mantener en el combate a sus baqueteados bombarderos.

A finales del invierno de 1943, el 305.º de LeMay había perdido casi la mitad de sus dotaciones y los otros tres grupos pioneros de Fortalezas estaban reducidos al 20 por ciento de su personal original.[57] Esto hacía de cada misión un esfuerzo máximo: se sacaban a enfermos y heridos de los hospitales de las bases para completar las tripulaciones. Tras una dura misión sobre Lorient o Wilhelmshaven, muchachos que habían envejecido seis años en seis meses se sentaban en salas de lectura y cantinas a entretenerse con «un nuevo juego macabro»,[58] reportó Haywood Hansell, trazando sus posibilidades de supervivencia en un gráfico. En sus memorias, Harrison Salisbury explicó que: «Volar en la 8.ª Fuerza en esa época era como tener billete para un funeral. Para tu propio funeral».[59]

Durante ese invierno, a medida que el combate fue sacudiendo los anclajes del autocontrol de los aviadores, hubo inquietantes reportes de cirujanos de vuelo y psiquiatras de la Fuerza Aérea relacionados con conductas anormales entre los

tripulantes. Un elevado número de aviadores comenzó a experimentar uno o más síntomas de desintegración emocional: insomnio, irritabilidad, repentinos cambios de humor, incapacidad de concentrarse, aislamiento social, náuseas, pérdida de peso, mareos, visión borrosa, palpitaciones, temblores similares a los de la enfermedad de Parkinson, impotencia sexual y agresividad, consumo compulsivo de alcohol, sueños terroríficos relacionados con la batalla, pesadillas tan reales que los hombres gritaban y se estremecían y algunos incluso caían de las literas superiores y se rompían piernas y brazos. «Numerosas peleas violentas han protagonizado los bailes mensuales celebrados en los grupos operativos –informó un equipo de investigación encabezado por Donald W. Hastings, psiquiatra jefe del Establecimiento Médico Central–. En una ocasión, dos jefes de escuadrón, buenos amigos, volvían en coche a su puesto tras una noche de moderado consumo de alcohol [...] y decidieron que "necesitaban una pelea" [...] se bajaron del vehículo y se pegaron con violencia hasta que uno se rompió un hueso metacarpiano. Luego, los dos volvieron a subir al coche como si tal cosa y regresaron a su base».[60] De noche, no era inusual que los hombres apagaran la luz de sus barracones «con una ráfaga de *Tommy gun* [ametralladora Thompson] o escribían sus iniciales en las paredes ayudándose de pistolas».[61] Los aviadores confesaban a los cirujanos de vuelo y a los capellanes que habían «seducido a mujeres, a muchas, no por satisfacción sexual, sino para contener y vencer»[62] a su constante ansiedad. Algunos hombres temían estar volviéndose locos lentamente.[63]

Un estudio posterior del CME concluyó que casi todos los aviadores que completaban un turno de servicio sufrían uno o más síntomas de la fatiga de combate.[64] La mayor parte de ellos reprimía la ansiedad y seguía volando, admitía su miedo y hablaba de él sin pudor con sus compañeros, o bromeaba con que tenían «nervios de *flak*»[65] o «"canguelo Focke-Wulf" [...] para los aviadores, admitir esto no implicaba ser un "traidor" o un cobarde», manifestó Hastings. La mayoría de ese 25 por ciento de aviadores aterrados venció a la estadística y sobrevivió, logró dominar el estrés y siguió combatiendo con resolución, incluso con heroísmo. Sin embargo, cuando los síntomas se acumulaban en un corto periodo de tiempo, ese hombre se convertía en un peligro, tanto para sí mismo como para sus compañeros de dotación.

En misiones de combate, algunos aviadores experimentaban reacciones histéricas: espasmos y temblores, desmayos, ceguera temporal y catatonia. En su misión inaugural, el piloto Clint Hammond voló a través de un mortífero fuego enemigo. Su copiloto cayó desmayado y Hammond tuvo que reanimarlo con un brutal puñetazo en la cabeza.[66]

Un copiloto miembro de una distinguida familia castrense sufría ceguera temporal cada vez que entraba en los Países Bajos. Cuando el avión sobrevolaba el mar del Norte de regreso a Inglaterra, recuperaba súbitamente la visión. LeMay lo

retiró del servicio de vuelo y Ralph Nutter era uno de los pocos oficiales que le dirigían la palabra. Sin embargo, cuando el bombardero de Nutter sufrió ceguera temporal durante una pasada de bombardeo, este le abofeteó el rostro marcado por el miedo y le obligó a apuntar al blanco.[67]

Otros hombres reaccionaban a la tensión extrema con efecto retardado y se derrumbaban horas, a veces semanas, después de una experiencia traumática. En una misión de entrenamiento sobre Inglaterra, las compuertas de la bodega de bombas de una Fortaleza se soltaron y una de ellas seccionó la cola del aeroplano. El artillero, atrapado, luchó con desesperación por abrir a puñetazos un hueco en el espeso vidrio de su puesto de combate mientras la sección de cola se precipitaba imparable a tierra. Logró abrir a puntapiés un pequeño agujero por la cubierta de aluminio de la sección de cola y trató de escapar, pero se quedó atascado por los hombros. Cuando ya pensaba que era el fin el aire lo liberó y cayó algunos centenares de metros sin paracaídas. Milagrosamente, aterrizó ileso. Segundos después de impactar contra el suelo, el resto del fuselaje se estrelló y explotó a menos de un centenar de metros de donde se encontraba. Sus compañeros ardieron hasta quedar irreconocibles.

El artillero de cola dijo que estaba bien y siguió volando, pero empezó a soñar con terroríficos accidentes y no soportaba oír silbidos y gemidos, pues le recordaban el sonido del viento que se colaba por la sección de cola mientras caía del cielo. No pidió ayuda, porque no quería que lo consideraran un «traidor»[68] o un «escaqueado», pero en sus siguientes cinco misiones fue un manojo de nervios: «Oía los crujidos del avión y pensaba que la sección de cola se volvía a partir».[69] Pocos días más tarde, se derrumbó y el cirujano de su escuadrón lo eximió de volar.

A Hastings y a sus colegas les costó mucho convencer a los jefes de los grupos de bombardeo que cada vez más aviadores no solo estaban cansados –padecían lo que la Fuerza Aérea llamaba «fatiga de vuelo»–, sino enfermos de verdad. Estos hombres, insistían sus comandantes, necesitaban descanso, no tratamiento médico. Los jefes de escuadrón no mostraban compasión por un segundo grupo de aviadores, mucho más numeroso: aquellos que se hundían tras unas pocas misiones en las que sus aparatos y dotaciones sufrían pocos o ningún daño de combate. Estos hombres eran tachados de cobardes, carentes de lo que los británicos denominaban fibra moral. Se creía que tenían cierta predisposición a derrumbarse… Un defecto oculto de su carácter que los doctores de la Fuerza Aérea no habían detectado antes de admitirlos en el servicio aéreo. Convencidos de que los trastornos mentales eran «tan contagiosos como el sarampión»,[70] los comandantes de base trataban de deshacerse de esos hombres antes de que «infectaran»[71] a otros.

Los hombres acusados de «carecer de fibra moral»[72] eran sometidos a procedimientos administrativos, no médicos. A los oficiales los remitían a un

comité de reasignación del Ejército, donde les daban la oportunidad de dimitir «por el bien del Ejército».[73] Los que no elegían esta opción eran acusados de «falta de fortaleza interna» y licenciados con deshonor. Las clases de tropa recibían un tratamiento diferente. Eran degradadas al rango de soldado raso, retiradas del servicio de vuelo y enviadas a una caja de reclutas que los mandaba a un nuevo destino. (Los casos de hombres que se negaban a volar eran raros; durante toda la guerra, menos de un centenar de oficiales fue remitido al comité de reasignación).[74]

Era diferente con los aviadores que sí habían mostrado resistencia interna en combate, pero que se desplomaban cerca del final de su turno de servicio, o después de una experiencia traumática en el aire. Muchos comandantes ocultaban este tipo de problemas a los doctores del CME. No querían que los «reductores de cabezas»,[75] por usar la frase de LeMay, «estigmatizaran»[76] a hombres duros como rocas.

«Las bases de bombarderos eran lugares deprimentes para visitar –recordó Andy Rooney–. La muerte siempre estaba rondando, por más que los muchachos se esforzaran por reír y evadirse».[77] Los hombres estaban dispuestos a enfrentarse a ella, pero nadie sabía cuántas veces tendrían que hacerlo. ¿Acaso tendrían que seguir volando hasta que estuvieran muertos, heridos, prisioneros o locos? Eso parecía.

A finales de ese invierno, el doctor Malcolm Grow, oficial médico jefe de la 8.ª, informó a Eaker de un incremento alarmante de casos de fatiga de vuelo y colapsos mentales y a setenta y tres dotaciones se les diagnosticó «agotamiento de guerra».[78] Imploró a Eaker que limitara el número de misiones a quince. Eaker se negó. No había ningún problema de moral, insistió. Los hombres solo estaban exhaustos. Sin embargo, creía que las dotaciones aéreas debían tener una meta, por lo que aceptó establecer una cifra de veinticinco misiones. Tras completar esas veinticinco, los aviadores serían destinados a Estados Unidos o se les asignaría un puesto en tierra en Inglaterra. (En marzo de 1944, la cifra aumentó a treinta y en julio de 1944 a treinta y cinco). Las posibilidades de completar el nuevo turno de combate eran, en esa época, de solo una entre cinco.[79] En absoluto alentador, pero, al menos, una brizna de esperanza.

A pesar de ello, cada operación conllevaba nuevas bajas psiquiátricas. La mayor parte de los hombres sufría grados de ansiedad que los psiquiatras de la Fuerza Aérea clasificaban en dos grandes categorías. Una era la «fatiga de vuelo»,[80] una variante benigna de ansiedad emocional provocada por el descanso insuficiente y por «la tensión nerviosa del vuelo». La otra era la «fatiga operacional»,[81] un cansancio emocional, no físico, causado por la acumulación de estrés o por experiencias aterradoras en el aire, que cursaba con «miedo crónico y conflictos psíquicos persistentes».[82] Los doctores creían que «unos pocos días» de descanso podían curar el primer trastorno. El segundo requería reposo y un

tratamiento psiquiátrico prolongado y tenía una tasa de curación mucho más baja.

El doctor Grow sabía que setenta y tres dotaciones con agotamiento de guerra era una estimación conservadora. La mayoría de hombres retirados del servicio de vuelo por sus comandantes no aparecía en las estadísticas de la Fuerza Aérea. Los jefes de sus grupos o escuadrones de bombardeo los dejaban en tierra, en general por consejo de los cirujanos de vuelo, y cuando se «recuperaban» tras un breve periodo de reposo y tratamiento en la base, volvían a volar. Solo los casos más graves eran referidos a los psiquiatras del CME para recibir tratamiento y, de este modo, pasaban a formar parte de las estadísticas.

Sobre una cifra estimada de 225 000 aviadores que volaron misiones de combate para la 8.ª en todo el conflicto, solo un reducido número, entre 4000 y 5000, fueron bajas emocionales y, de estos, apenas 2100 dejaron de volar por trastornos neuropsiquiátricos.[83] Esto no incluye a hombres retirados del combate o licenciados por «falta de fibra moral»,[84] considerado un problema de carácter, no mental. Tales cifras, no obstante, están incompletas y son muy problemáticas. Con la excepción del Establecimiento Médico Central, la 8.ª Fuerza Aérea no elaboraba estadísticas fiables en cuanto a bajas emocionales y los doctores de la Fuerza Aérea tampoco definieron de forma clara y consistente qué era una baja psiquiátrica. Además, los cirujanos de vuelo dejaban en tierra a algunos hombres por síntomas físicos que denotaban un incipiente colapso mental; y algunos aviadores considerados «faltos de fibra moral»[85] por sus comandantes, en realidad, padecían problemas emocionales no diagnosticados. Existen sólidas pruebas circunstanciales de que los jefes de grupo ocultaban las evidencias de colapsos mentales. Asimismo, existen pruebas indiscutibles, procedentes de testimonios personales, de que numerosos aviadores que experimentaban una ansiedad insoportable ocultaban el problema tanto a sus comandantes como a sus compañeros de tripulación para evitar castigo o censura, o porque querían completar su turno de servicio lo antes posible. Los cirujanos de vuelo reportaron que un alto número de hombres no solicitaba tratamiento médico hasta después de completar su última misión. Nunca sabremos cuántos aviadores de la 8.ª Fuerza Aérea sufrieron problemas emocionales lo bastante graves para dejarlos en tierra, aunque, sin duda, la cifra es superior a la que indican las estadísticas oficiales.

Anatomía del valor

La experiencia de la infantería estadounidense en el norte de África y en Italia ayudó a convencer a «Hap» Arnold y a la estructura de mando de la 8.ª Fuerza Aérea de la necesidad de una actitud más comprensiva hacia las bajas emocionales. En el teatro del Mediterráneo, donde las bisoñas tropas

estadounidenses se enfrentaron por primera vez a la temida Wehrmacht, los trastornos psiquiátricos eran la causa principal de evacuación de zonas de combate y de licencias médicas del Ejército. Casi un tercio de las bajas no mortales era de tipo psiquiátrico. Con el fin de comprender mejor este desastre médico, el Ejército envió a uno de sus mejores profesionales, el doctor John W. Appel, a realizar un estudio de los hombres en combate. Sus conclusiones fueron un golpe de realidad.

Appel insistía en que no es posible «[…] "acostumbrarse al combate". Cada momento de este impone una tensión tan grande que los hombres se derrumban en relación directa con la intensidad y duración de la exposición al mismo. Por tanto, las bajas psiquiátricas son tan inevitables como las heridas de bala en la guerra».[86] En la infantería, esta crisis solía tener lugar tras alrededor de un centenar de días de exposición al combate. En ese momento, el mecanismo del organismo de luchar o huir –diseñado por la naturaleza para emergencias repentinas– sufría una peligrosa sobrecarga.

Los primeros estudios de los psiquiatras de la 8.ª Fuerza Aérea llegaron a conclusiones similares. A partir del invierno de 1943, los «desórdenes emocionales»[87] fueron la causa más frecuente de retirada de misiones de vuelo y el número de bajas emocionales estaba en relación directa con el porcentaje de pérdidas de aviones, un colapso por cada dos bombarderos pesados que no volvían. El peligro real en el aire, no ningún defecto del carácter o conformación psíquica del individuo, «ha sido, con diferencia, la causa más importante de colapsos emocionales en este teatro»,[88] reportaron Hastings y sus colegas.

«Hap» Arnold comprendía esta relación entre peligro y colapso mental. Al ser uno de los primeros pilotos de prueba del Ejército estadounidense, se vio implicado en un accidente aéreo casi mortal que le provocó un miedo paralizante a volar. «Mi sistema nervioso está en tales condiciones que no puedo subir a ninguna máquina»,[89] escribió a su oficial al mando. Arnold necesitó cuatro años para superar esta fobia, una experiencia que, en el futuro, le hizo ser comprensivo con los aviadores que padecieron traumas similares en la guerra aérea sobre el Reich.

El temor cerval a la muerte o a la mutilación –estrés de combate– era la causa principal de bajas emocionales en la 8.ª Fuerza Aérea, concluyó Hastings tras su exhaustivo estudio médico del primer año de operaciones de combate. Hasta los mejores hombres se derrumbaban si acumulaban el suficiente estrés. La reserva de valor de cada combatiente, su capacidad de adaptarse al miedo tiene un límite. Sin que lo supiera Hastings, esta es la misma conclusión a la que habían llegado años antes los cirujanos militares de la Primera Guerra Mundial, el más destacado de los cuales fue el inglés Lord Moran, el futuro médico personal de Churchill. «¿Cómo se desgasta el valor en la guerra? –se pregunta Moran en *Anatomía del valor* (*The Anatomy of Courage*), el tratado clásico acerca del tema, que no estuvo

disponible en forma de libro hasta 1967–. El valor es fuerza de voluntad, y sus reservas no son ilimitadas, de modo que, cuando un hombre las agota, está acabado. El valor de un ser humano es su capital, y bebe de él constantemente».[90]

Moran estudió sobre todo la infantería y existen, no cabe duda, enormes diferencias entre el combate en el aire y en tierra. El agotamiento físico del combate aéreo no es tan prolongado o debilitante como la lucha en el suelo. Las batallas del aviador son breves y definidas y cuando no está volando no tiene que soportar la existencia animalesca del soldado de tierra, el cual lucha y vive en el lodo, bajo aguanieve y lluvia, sin poder lavarse ni disponer de instalaciones sanitarias.

Las tripulaciones de los bombarderos de la Fuerza Aérea resistían un estrés de otro tipo. Era intermitente, no continuo y, por tanto, menos fatigoso. Entre los aviadores había una incidencia menor de traumas incapacitantes que requerían largos ingresos hospitalarios y menos casos en los que el ego del soldado quedaba destrozado y se sumía en un estado de choque, padecía amnesia y exhibía conductas estrafalarias.[91] «Las verdaderas psicosis brillan por su ausencia»[92] en la 8.ª Fuerza Aérea, concluyó Hastings. Sin embargo, los aviadores padecían una forma propia de neurosis de combate, así como unos porcentajes de bajas muy superiores a los de la infantería. El marcado contraste entre la confortable seguridad de la base, similar a la vida civil, con los momentos de riesgo desesperado en el aire aumentaba el problema, «al mantener viva la idea de otras formas de vida […] el peligro crónico de una alternativa en la guerra».[93] Y, al contrario que la infantería, los aviadores recibían exhaustivos informes del peligro al que estaban a punto de exponerse, lo cual causaba una peligrosa excitación de sus mentes. «Debes dejar tu imaginación a un lado o esta te hará daño»,[94] escribió Moran.

En los bombarderos pesados, los tripulantes se exponían a sufrir un tipo de miedo particular. Experimentaban lo que los psiquiatras denominan estados de fobia, en los que la ansiedad incapacitante aparece solo cuando se viven situaciones particulares, desde mal tiempo a un ataque de cazas. Cuando se les somete a esas circunstancias, se derrumban las «defensas narcisistas»[95] de algunos hombres, los mecanismos del ego que les permiten negar su vulnerabilidad biológica. De creer que «nada puede ocurrirme a mí»,[96] estos aviadores pasaban a estar convencidos de que «*va a sucederme* algo horrible». Del sentimiento de ser espectadores pasan a creerse blancos inmóviles. Excepto ser alcanzado por el fuego enemigo, la experiencia más terrorífica en el aire era la sensación de indefensión sobre el blanco, la completa imposibilidad de evitar el peligro. Y cuando llegaba el desastre, venía con aterradora rapidez. El monocorde arrullo de los motores era interrumpido por una violenta explosión que hacía volar por todas partes huesos y sangre. Esto era una característica de la guerra tecnológica, comparable al choque sufrido por las víctimas de catástrofes, por los infantes bajo

un intenso cañoneo o por los civiles enemigos a los que, de forma deliberada o no, bombardeaban estos aviadores. En la pasada de bombardeo, una experiencia similar a la de una madre alemana y sus hijos refugiados en la carbonera mientras aúllan las sirenas de alerta antiaérea, lo único que determinaba quién vivía y quién moría era el mero azar. Todo cuanto podían hacer las tripulaciones de los bombarderos era agachar la cabeza y resistir; no había forma de aliviar la tensión. Frente a las explosiones de la antiaérea, los aviadores estaban solos ante su miedo. Como escribió Freud, «la esencia de la experiencia traumática estaba en la indefensión del yo».[97]

«Ante el peligro –observó Lord Moran–, el individuo a menudo encuentra su salvación en la acción».[98] Pero esto no era posible en un campo de fuego antiaéreo. «Todavía hoy puedo ver y oír los estallidos de la *flak* con la misma claridad que cuando estaba en el avión –admitió, sesenta años después de la guerra, el artillero de cola Sherman Small–. En la época, logré bloquear el miedo imaginándome que era un actor en una película de Hollywood de acción. Esa ficción se acabó con el fin de la guerra. Entonces, el atroz recuerdo del terror me hundió y tuvieron que enviarme a un hospital psiquiátrico de la Fuerza Aérea».[99]

El azar era la fuerza que todo lo determinaba en la vida del aviador. Determinaba la composición y carácter de su dotación, la posición de su aeroplano en la formación de combate y la meteorología que tenía que atravesar, la intensidad de la oposición enemiga y, por supuesto, si vivía o moría. Al tener poco o ningún control sobre ninguna de tales aspectos, algunos aviadores se desmoronaban, a menudo sin saber por qué.[100] «Tengo en la espalda una raya amarilla**** de un metro de ancho y no sé dónde la pillé –comentó un aviador–. Yo antes no era un cobarde».[101]

En la mayoría de tales casos, la ansiedad tenía relación directa con el mismo avión –con volar– y desaparecía cuando los hombres no volaban. Los psiquiatras de la Fuerza Aérea advertían a los comandantes de que no enviaran de vuelta al combate a hombres de mente frágil. «No es difícil forzar a volar a hombres con ansiedad incapacitante, pero a menudo es imposible obligarles a hacerlo de forma efectiva».[102] Era esto –el peligro que hombres atormentados por la ansiedad suponían para sí mismos y para otros aviadores– lo que hacía que sus jefes los dejaran en tierra.

Los psiquiatras de la 8.ª Fuerza Aérea también empezaron a demostrar que algunos hombres con daños emocionales *podían* ser recuperados y retornados al combate. Dado que los aviadores entrenados escaseaban, esta era otra de las razones para que los comandantes trabajaran en estrecha colaboración con los psiquiatras del CME y con sus propios cirujanos de vuelo. La persona clave de la cadena de mando sanitaria de la Fuerza Aérea era el cirujano de vuelo; cada escuadrón disponía de uno en sus bases.[103] Cuando un hombre se derrumbaba en combate o mostraba indicios peligrosos de colapso, primero era diagnosticado y

tratado por su cirujano de vuelo, cuya única formación en psiquiatría solía ser un breve curso en el cuartel general del CME en High Wycombe. Los cirujanos de vuelo tenían que conseguir un equilibrio casi imposible. Por un lado, eran sanadores formados que trataban de estar cerca de los hombres, como un capellán con su grey, y permanecían a su disposición para aconsejarlos y darles tratamiento médico a cualquier hora del día y de la noche. Por otro, eran mandos militares cuyo deber principal era mantener a los hombres sanos y cuerdos para matar por su país. Los hombres con trastornos emocionales esperaban del cirujano consuelo de la guerra, temporal o permanente, pero el deber del cirujano era devolver a esos hombres lo antes posible a las mismas escenas de terror y sufrimiento que les habían incapacitado.

El puñado de desbordados psiquiatras del Establecimiento Médico Central se desplazaba a las bases y ayudaba a los cirujanos de vuelo a enfrentarse a este dilema. También volaban con las dotaciones «para saber lo que ocurre en la cabeza de un hombre»[104] durante el combate aéreo. El teniente David G. Wright, psiquiatra del CME, pasó cuatro meses como consultor de campaña en psiquiatría con el 305.º Grupo de Bombardeo de Curtis LeMay. Voló en cinco misiones de combate, experiencias que le ayudaron a escribir una serie de informes pioneros que se convirtieron en clásicos en el campo de la psicología militar.[105]

Wright también volaba con los hombres para ganarse su confianza. «[Los aviadores] rara vez hablan con libertad, en particular si sufren trastornos emocionales, con nadie que no haya experimentado los rigores del combate»,[106] redactó en un informe que la Fuerza Aérea convirtió en lectura obligada para sus cirujanos de combate. En 1943, 53 cirujanos de vuelo participaron en 91 misiones de combate.[107] No se perdió ninguno, aunque algunos resultaron heridos.

Con objeto de hacer «psicoterapia positiva y preventiva»,[108] deben hacer sentir a los hombres que uno está «por ellos y para ellos, en todo momento, en cualquier lugar», aconsejó Wright a los cirujanos. Aunque era más importante, les advirtió, ser respetados que queridos. Un buen cirujano de vuelo tenía que ser duro y mostrar el mismo compromiso con la victoria que con el cuidado de sus hombres. Esto suponía apoyar y animar su impulso latente de seguir volando a pesar del trauma y del terror que tenían que soportar.

El capitán Wendell C. «Smoky» Stover, del «Sangriento 100.º», encajaba perfectamente en esta descripción. «Estaba con nosotros al regreso a Estados Unidos y nos llamaba a todos por nuestro nombre de pila –escribió el sargento Saul Levitt, reportero de *Stars and Stripes* y miembro original del 100.º Grupo–. [En Thorpe Abbotts] cuando las misiones comenzaron a traer heridos y artilleros en choque, "Smoky" estaba allí cuando la bengala roja se elevaba sobre el campo».[109] Stover, un fornido doctor de 33 años y hablar pausado, originario de

Boonville, Indiana, donde la mayoría de sus pacientes eran mineros del carbón, no mimaba a sus hombres. En la base se decía que «tenías que estar medio muerto para que te dejara en tierra».[110] Aun así, los aviadores con problemas hablaban con él como si fuera el capellán de la base y estaba a disposición de todo el mundo. «En el Ejército era lo más parecido a un médico de cabecera».[111]

Stover comprendió que la tarea de detectar la fatiga de combate recaía sobre él y, para identificarla y diagnosticar su severidad, tenía que conocer a sus hombres. Los sometía a un visible escrutinio, observaba su conducta en las sesiones informativas, en la línea de despegue, en los aviones, en los barracones y en los antros locales. No obstante, los excelentes cirujanos de vuelo como Stover, aunque eran «doctor, capellán, jurista, madre, padre, hermano y amigo»[112] para los hombres, también estaban «bajo la bota» del oficial al mando del grupo de bombardeo. La recomendación del cirujano de dejar en tierra a un hombre no era vinculante. Por este motivo, David Wright aconsejó a los cirujanos establecer una estrecha relación con sus mandos, así como que no les creyeran débiles o demasiado tolerantes con los hombres.

La regla inamovible de la psiquiatría de la 8.ª Fuerza Aérea era tratar el mayor número posible de hombres en la base, en lugar de enviarlos a las instalaciones hospitalarias dirigidas por el CME. Si el cirujano de vuelo detectaba un leve trastorno emocional, podía enviar a un aviador con fatiga de guerra a pasar una semana de descanso en una de las fincas rurales que la Fuerza Aérea usaba como centros de recuperación para sus aviadores. Los hombres que mostraran síntomas más severos permanecían en la base, donde les suministraban dosis de amital sódico, que les sumía en un profundo sueño que podía durar dos días. El doctor Hastings explicó el uso generalizado del tratamiento de sueño en el Ejército: «Es […] mucho más fácil adaptarse a una experiencia terrorífica pensando "sucedió hace dos días", que tener que enfrentarse de inmediato a la situación con todos sus recuerdos e improntas recientes».[113]

Después de la terapia de sueño venía el tratamiento de conversación empática. En la mayoría de los casos, el descanso por sí solo –dejar de combatir– bastaba para producir lo que la Fuerza Aérea denominaba «cura», que hacía que el hombre estuviera lo bastante bien para retornar al combate. Los aviadores que seguían padeciendo ansiedad incapacitante eran enviados a un hospital militar dotado por el CEM con un ala especial de narcosis o terapia de sueño. Allí, el paciente era sumido en un sueño más prolongado, a veces de hasta setenta y dos horas. Este era, en la época, el tratamiento estándar de la medicina civil para la depresión maníaca.

Además del amital sódico, la Fuerza Aérea utilizaba pentotal sódico, el llamado «suero de la verdad», para conseguir un estado de semiinconsciencia durante el cual los doctores, en una habitación en penumbra, provocaban y tanteaban con hostilidad al paciente para empujarlo a revivir la experiencia

traumática que le había hundido en la depresión. En teoría, se creía que la bajada de defensas inducida por las drogas permitiría al paciente enfrentarse y, en última instancia, superar sus temores más arraigados mediante el reforzamiento de su ego en su batalla contra la aplastante ansiedad. La «cura» tenía un solo objetivo: enviar al paciente de vuelta a la guerra.

Los doctores de la Fuerza Aérea Roy Grinker y John P. Spiegel describen el agresivo tratamiento pionero que aplicaron en el norte de África: «El terapeuta escenifica el papel de un compañero de la tripulación, indica cazas o antiaéreos en varias posiciones y advierte de un inminente amerizaje o pide ayuda para un camarada herido […] algunos hombres reviven la situación con tal intensidad que [el paciente] […] se pasea por la habitación como si estuviera en el aeroplano, o utiliza la almohada o la ropa de cama como plancha de blindaje […] se estremece y agazapa con los estallidos de los cañones y de la *flak* […] El terror que mostraban en momentos de supremo peligro, como durante las explosiones en el interior del avión, cuando este cae, ante la mutilación o muerte de un amigo ante los ojos del aviador, es algo impresionante de ver. Cuando el suceso se acerca, el cuerpo está cada vez más tenso y rígido. Los ojos se abren y las pupilas se dilatan, la piel queda cubierta de sudor fino. Las manos convulsionan, en busca de un apoyo, protección, de un arma o de un amigo con el que compartir el peligro. La respiración se vuelve increíblemente agitada y superficial. La intensidad de la emoción, en ocasiones, supera lo soportable. A menudo, en el momento álgido de la reacción, se produce un colapso […] En tales casos, es necesario más de un tratamiento con pentotal, cada uno de los cuales hace aflorar nuevos fragmentos de material reprimido».[114]

En una etapa posterior de la guerra, el doctor Douglas Bond reemplazó a Hastings –que empleaba la misma terapia que el teniente coronel Grinker y el comandante Spiegel– en la jefatura de la Unidad Psiquiátrica de la CME.[115] Douglas dejó de utilizar la terapia con pentotal, debido a que este producía simulaciones histéricas que aterrorizaban al paciente y empeoraban su ansiedad. También abandonó la terapia de narcosis profunda con amital sódico tras realizar estudios adicionales en colaboración con un colega. En estos estudios, el criterio de éxito no era el número de hombres que retornaba al combate, como había hecho Hastings, sino la cifra que regresaba y daba un rendimiento razonable durante un mínimo de cuatro misiones. Cuando se aplicó este nuevo criterio, el porcentaje de tratamientos farmacológicos exitosos se desplomó de 70 a 13.

Cuando un paciente completaba el tratamiento en el CME, el director de psiquiatría presentaba una recomendación –que podía ser dejarlo en tierra o enviarlo a volar– al Comité Médico Central, compuesto por doctores de la Fuerza Aérea. Una vez el comité llegaba a sus propias conclusiones, el aviador era enviado de vuelta a su base de bombardeo, donde su destino quedaba en manos del jefe de grupo. De los 69 hombres a los que Hastings y colaboradores trataron

con narcosis a principios de 1943, se recuperaron o presentaron cierta mejoría 62. Pero solo 38 de los 62 volvieron a ser enviados al aire.[116] La mayor parte fue asignada a servicios en tierra. Los pacientes que no respondían a ningún tipo de terapia en el CME eran derivados a hospitales de la Fuerza Aérea en Estados Unidos para un tratamiento prolongado. Allí, el porcentaje de curaciones mejoraba, pero solo cuando se les aseguraba a los pacientes que nunca más tendrían que volar misiones de combate. La verdadera curación, hallaron los doctores de la Fuerza Aérea con el tiempo, solo sucedía «en un entorno de seguridad».[117]

LO QUE LLAMA LA ATENCIÓN DE LA HISTORIA DE LA 8.ª FUERZA AÉREA NO es la cifra de aviadores que se desmoronaron en combate, sino el muy superior número de hombres que no lo hicieron. La pregunta más difícil en la guerra es por qué los combatientes permanecen en sus puestos. ¿Qué les impulsa a combatir cuando cada uno de sus instintos primarios los empuja a huir? ¿Qué hace que hombres racionales actúen de forma tan irracional?[118]

Si a esta capacidad de aguantar ante el peligro se la denomina valor, ¿qué es exactamente el valor? «El valor –observó Lord Moran con sagacidad– es una cualidad moral; no es un don gratuito de la naturaleza como pueda ser, por ejemplo, una aptitud especial para el deporte. Se trata de una fría elección entre dos alternativas, la inquebrantable resolución de no dejarse vencer; un acto de renuncia que debe ejercerse no una sino muchas veces mediante fuerza de voluntad. El valor es fuerza de voluntad».[119]

Antes bien ¿qué es lo que sostiene la fuerza de voluntad? Para la mayoría de los estadounidenses que combatieron la guerra aérea contra Alemania, no era el odio profundo hacia el enemigo. Los estudios han demostrado que la mayoría de los aviadores tenía una comprensión muy somera de la maldad omnipresente del Estado nazi y que lo único que encendía su odio era la muerte de sus amigos. «Era el amor, no el odio, lo que impulsaba a esos hombres –concluyó el psiquiatra de la Fuerza Aérea Herbert Spiegel, que trató en el norte de África tanto a aviadores como a infantes– […] el amor por sus compañeros que compartían los mismos peligros».[120] El grupo tenía una suprema importancia, porque, en un principio, el combatiente se enfrentaba solo al terror. Como recogió el corresponsal de guerra Eric Sevareid, «la guerra sucede en el interior de un hombre. Solo acontece a cada hombre solo». Dado que estaba a solas en su terror, este necesitaba el apoyo de amigos que estuvieran librando la misma batalla interior.[121]

La experiencia de la Segunda Guerra Mundial de cuatro artilleros de Fortalezas ilustra lo fusionados que estaban tales vínculos. Antes de ir al combate, los cuatro sargentos pactaron que, si uno de ellos se veía en apuros, los otros no lo abandonarían, «pasara lo que pasara».[122] Semanas más tarde, su avión fue

acribillado por los antiaéreos y el piloto ordenó saltar a todo el mundo. El artillero de la torreta dorsal, que no formaba parte del pacto, saltó en paracaídas y pudo contar lo que sucedió antes de abandonar la aeronave. La metralla enemiga encalló el mecanismo de desenganche de la torreta ventral, con lo que su servidor quedó atrapado en su burbuja de plexiglás. Incapaces de sacarlo de allí, los otros tres artilleros, todos ellos ilesos, le dijeron a su amigo atrapado que morirían con él. Y eso ocurrió.

En el aeroplano se formaba una personalidad colectiva o «ego grupal»[123] y, si esta era lo bastante fuerte, todos los tripulantes se sentían apoyados y protegidos en el aspecto emocional. Cuando era débil, la incidencia de síntomas neuróticos se disparaba. Pero debía haber un buen liderazgo que consolidara la moral, la más importante de todas las cualidades para vencer una guerra. En casi todos los aparatos, el líder reconocido era el piloto, la balsa a la cual el resto de la dotación «se aferraba en busca de apoyo y esperanza».[124] La forma en la que este reaccionaba en circunstancias desesperadas se reflejaba en todo el aparato. Si tenía miedo y lo decía, no tenía importancia, pues todos los combatientes saben que el miedo no es cobardía. La cobardía es «algo que el hombre hace. Lo que se le pase por la cabeza es asunto suyo»,[125] escribió Lord Moran.

El grupo de bombardeo cumplía la misma función integradora que el piloto, aunque la lealtad «tribal» rara vez abarcaba a otros grupos de bombardeo. «Si un grupo vecino sufre una gran pérdida, el personal dice que lo siente mucho, pero no les causa una impresión particular. Lo justifican argumentando que eso es lo que les ocurre a los grupos que no tienen la cabeza donde debe»,[126] reportó el coronel John C. Flanagan, oficial de la Fuerza Aérea que investigó la moral de las estaciones aéreas estadounidenses en Inglaterra y en otros lugares. Un día, Flanagan estaba comiendo con los hombres de un grupo de bombardeo sin identificar. La conversación derivó a las elevadas pérdidas que acababan de acumular dos grupos de su ala de combate. Un hombre especuló acerca de los efectos que tendrían estas pérdidas en cuanto a las posibilidades de su equipo en la liga de baloncesto de la 8.ª Fuerza Aérea. «Si otro grupo más recibe el mismo castigo que esos dos, podríamos ganar [el campeonato]».[127]

El humor negro era algo habitual en hombres que viven al límite, aunque expresara una difícil realidad. La guerra era demasiado personal para los aviadores para responder a discursos políticos y películas moralizantes del Ejército acerca de combatir por la libertad y la patria. Los únicos discursos que importaban en una base de bombardeo eran las palabras tranquilizadoras que los pilotos compartían al amanecer con sus dotaciones en la línea de despegue. Allí, los hombres sí que escuchaban, pues no había nada que les importara más que la inminente prueba en el cielo.

Nada, claro está, salvo volver a casa. ¿Por qué combates? Le preguntaron los psiquiatras de la Fuerza Aérea a un aviador. «¡Para poder volver a casa!»,[128]

respondió. A principios de 1943, pensar en el hogar hubiera incapacitado emocionalmente a los aviadores de la 8.ª Fuerza Aérea de no ser por el recién establecido turno de servicio. Para algunos aviadores, el «25» era «el único factor que apuntalaba su valor»,[129] pero, para que el «25» significara algo, algunas dotaciones de bombarderos tenían que alcanzar esa cifra. En el invierno de 1943 ninguna lo logró.

Una promesa incumplida

«El pasado invierno fue un momento crítico para [la 8.ª] –le explicó Haywood Hansell a los oficiales de inteligencia de la Fuerza Aérea que le interrogaron a su retorno a Washington en agosto de 1943–. Por un tiempo, pareció como si pudiera dejar de existir por completo».[130] Las condiciones de vida magnificaban el pesimismo. «El lodo estaba en el ambiente –recordó LeMay–, lo respirabas, aunque no quisieras, lo tenías bajo las uñas, estaba en los surcos de las manos».[131] El Gobierno británico racionaba el carbón, la única fuente de combustible, y, dado que las pérdidas de la marina mercante seguían siendo elevadas, la comida era mala y monótona, a base de coles de Bruselas y huevo en polvo.

Los oscuros días de llovizna en los que no volaban, algunos hombres se quedaban en la cama todo el día, fumando, escribiendo cartas, leyendo o con la mirada fija en el techo de metal de sus cobertizos Nissen. Otros montaban en bicicleta y pedaleaban hasta las aldeas de la zona, a *pubs* donde la cerveza estaba tibia y el *whisky* aguado, pero la compañía era buena. Al principio, las madres mantenían a sus hijas lejos de los descarados yanquis, pero había Chicas de Tierra***** por doquier, jóvenes movilizadas para trabajar en las granjas de Gran Bretaña. Curtis LeMay recordaba a sus hombres en las vallas de la base tratando de entablar conversación con muchachas uniformadas que empujaban carretillas por los campos. «Muchos de ellos consiguieron algo más que una charla».[132] Al cabo de poco tiempo, el índice de enfermedades venéreas se disparó en las bases y las localidades vecinas. Las madres se manifestaron como protesta.

Y luego estaba Londres. Sin luces, bombardeada, cara y de difícil acceso, aunque seguía siendo una ciudad magnífica, el París de la Segunda Guerra Mundial, repleta de militares, diplomáticos y reporteros de todos los países de la tierra bajo la amenaza del fascismo. Desgastados por las pérdidas y la depresión, la mayoría de aviadores que visitaban Londres a principios de 1943 la consideraba una válvula de escape, no una ciudad que explorar. Más adelante, Londres se trasformó en un lugar diferente y más variado para los aviadores que acudían, cuando el número de soldados estadounidenses se disparó, lo cual la hizo más familiar y atractiva. Pero los hombres del 43 no tenían ni tiempo ni ganas de hacer turismo. Estaban allí para beber y olvidar, casi siempre en compañía femenina.

«De no haber sido por Londres, todos nos habríamos vuelto locos»,[133] manifestó Robert Morgan. Viajó con los demás oficiales de su dotación y la tropa fue por su cuenta. «No tenía nada que ver con el rango o con cómo nos lleváramos entre nosotros; era así porque nos alojábamos por separado».[134] Los oficiales de la 8.ª Fuerza Aérea pasaban la mayor parte del tiempo en los grandes hoteles de la urbe y el más grande de todos era el Savoy, el abrevadero favorito de Noël Coward y Evelyn Waugh. «Los bailes a la hora del té eran una tradición del Savoy y la dirección los mantuvo durante la guerra, a pesar de la desigual proporción de mujeres por cada hombre. Hicimos lo que pudimos para compensar la diferencia»,[135] dijo Morgan.

También se pasaban por clubes de bebida más pequeños, donde los clientes llevaban su propio alcohol. En la Gran Bretaña en guerra era difícil conseguirlo, pero Morgan halló la manera. «Uno de nuestros oficiales tenía un contacto en la compañía Coca-Cola y siempre que enviaban un suministro del refresco a Bassingbourn se aseguraba de que incluyeran algo de *whisky*. Entraba muy bien y podías tener chicas. También las conseguíamos gracias a nuestro dinero. Nos pagaban tres veces más que a un soldado británico y eso, sin duda, tenía que escocerles, pues usábamos esa diferencia para robarles las mujeres».[136]

Eric Westman, militar británico durante la guerra, evocó la primera oleada de la invasión estadounidense de Londres. «Los yanquis fueron lo mejor que jamás les pasó a las féminas británicas. Lo tenían *todo* –en particular, dinero, además de glamur, audacia, cigarrillos, chocolate, medias de nailon, *jeeps*– y genitales. Los yanquis estaban locos por el sexo y muchas mujeres británicas sin experiencia en esas lides cayeron rendidas a sus pies (y de espaldas, se podría añadir) […] casi todas las chicas de clase trabajadora aspiraban a "tener un yanqui"».[137]

«Creo que nunca en la historia ha tenido lugar una conquista de mujeres comparable a la del Ejército estadounidense en Gran Bretaña durante la Segunda Guerra Mundial».

Morgan tenía en Londres una larga lista de amigas con las que pasar la noche y que su bella de Memphis estuviera esperándole en casa no le preocupaba lo más mínimo. Estaban en guerra y «pasar unas pocas noches en brazos de otra no me parecía el peor pecado del mundo».[138]

En sus desplazamientos a Londres, Morgan y sus compañeros oficiales llevaban a veces al capitán Clark Gable. «Dondequiera que fuéramos nos rodeaba una multitud de mujeres. Gable se lo tomaba con calma y trataba de actuar como un aviador de permiso, no como un ídolo de Hollywood. Pero era imposible. Cuando entrábamos en un club, el líder de la orquesta, al ver a Gable, tocaba una versión de *Wild Blue Yonder******* y una profusión de bellezas –inglesas, francesas, belgas– acudían a su mesa. Era genial seguir la estela de Gable […] y quedarnos con las sobras».[139]

Algunas de las mujeres eran más guapas que las que Gable se quedaba. A este

le gustaban las mujeres hermosas, «aunque le interesaban todas –confesó su amigo Jack Mahin–. Al parecer, [él] pensaba que las feas le darían menos problemas».[140]

Cuando no estaban con Gable, Morgan y sus tres compañeros de dotación visitaban Londres por su cuenta, aunque los pequeños vagones de tren que los transportaban iban abarrotados de otros militares estadounidenses. «No queríamos hacer amistades. Tener más amigos era un peligro. Con tanta gente muriendo, tratábamos de reducir el sufrimiento que había que soportar. Y nunca hablábamos de las personas que habíamos dejado en casa, ni siquiera de las mujeres y amantes. Hablábamos del aeroplano, de los problemas de motor que teníamos, no de las dificultades del combate. Alguien que nos oyera pensaría que éramos una panda de conductores de camiones».[141]

LOS REPORTEROS TENÍAN LA MISMA NORMA. COMO WALTER CRONKITE LE explicó a Harrison Salisbury cuando le llevó por primera vez a la base de bombardeo: «No hagas amigos entre los muchachos […] es muy duro cuando los pierdes y, ya sabes, la mayoría caerá».[142]

Cuando la 8.ª Fuerza Aérea empezó a adentrarse en Alemania, en el valle del Ruhr y sus defensas a gran escala, encontró una resistencia de cazas aún más intensa. Göring despertó por fin a la amenaza estadounidense y empezó a trasladar aviones y pilotos del frente oriental al occidental, lo que incrementó los efectivos de caza de la Luftwaffe en el norte de Europa de 260 en el otoño de 1942 al doble en la primavera de 1943. El 17 de abril, en Bremen, la 8.ª libró su batalla aérea más feroz hasta el momento. Perdió quince bombarderos abatidos por cazas enemigos, el doble que en ninguna otra misión anterior.[143] Hombres que antes de Bremen estaban bien empezaron a tener accesos de risa sin motivo aparente. El consumo de alcohol hasta altas horas de la noche aumentó de forma peligrosa, pero los comandantes no se decidían a cerrar los clubes de las bases; la gente podría amotinarse. Incluso Clark Gable, que solo volaba de vez en cuando, estuvo cerca de derrumbarse. Bebía y bebía hasta caer dormido y, de vez en cuando, desaparecía de la base un día o dos para refugiarse en una casa de campo cercana al castillo de Windsor propiedad de su amigo, el actor David Niven.

En cierta ocasión en que fue a un hospital de la Fuerza Aérea a visitar a un compañero malherido, Gable perdió el control y le faltó poco para que lo sometieran a consejo de guerra. El artillero de la torreta ventral había sido alcanzado en casi todas las partes del cuerpo y estaba vendado como una momia. El doctor de guardia, un coronel del Ejército, le dijo a Gable que al muchacho apenas le quedaban horas de vida y que estaba tan aletargado por la morfina que ni siquiera sabría que el actor estaba en la sala. El cirujano describió las heridas con precisión clínica y las señaló una por una: pulmón destruido, columna seccionada, costillas rotas. Gable observó que los ojos del artillero se humedecían.

Agarró al doctor del brazo, lo sacó a la sala y lo empujó contra la pared. «Si alguna vez vuelves a hacer algo así, te mataré»,[144] dijo.

A FINALES DE ESA PRIMAVERA, IRA EAKER REMITIÓ UN DEVASTADOR INFORME a «Hap» Arnold. Le habían prometido nuevas dotaciones y aeroplanos que no había recibido y su impaciencia desembocó en un comunicado que podía acabar con su carrera. «La actual posición de la 8.ª Fuerza Aérea es un demérito del Ejército estadounidense. Transcurridos dieciséis meses de guerra, aún no somos capaces de enviar más de 123 bombarderos contra un objetivo enemigo. Muchas de las tripulaciones que vuelan esta penosa cifra llevan en combate ocho meses. Comprenden la ley de probabilidades. La han visto en acción con sus amigos». La 8.ª Fuerza Aérea seguía siendo, concluyó, «una promesa incumplida».[145]

Bombardear las veinticuatro horas, le dijo a Arnold, era una ficción. La división de trabajo entre la 8.ª y la RAF era geográfica, no cronológica. Con unas pocas excepciones, «ellos bombardean Alemania y nosotros bombardeamos Francia».[146] Se debía a que la 8.ª todavía no tenía fuerza suficiente para conducir «operaciones sostenidas sobre Alemania». Esto les dio tiempo a los alemanes para reforzar sus defensas de cazas. El enemigo, advirtió, podrían poseer ya la supremacía aérea sobre el norte de Europa que los aliados necesitaban para hacer que la invasión fuera un éxito.

Eaker también temía por sus dotaciones, los cerca de 1500 hombres que conformaban «la sangre y las entrañas» de la 8.ª Fuerza Aérea. Esos «pioneros», los cuatro grupos de Fortalezas que habían asumido el grueso de la guerra de bombardeo desde noviembre de 1942, –los hombres del 91.º, 303.º, 305.º y 306.º– necesitaban ser relevados de inmediato. «Ya tienen experiencia de combate [...] han cometido errores y los han superado [...] deberían volver con el fin de transmitir sus lecciones y enviar escuadrones entrenados en esa experiencia adquirida con sangre. En lugar de ello, deben continuar, en un número cada vez reducido, hasta que los sustituyen reemplazos tan verdes como ellos cuando llegaron. Esta es la consecuencia más grave de nuestra incapacidad de recibir los reemplazos prometidos».

Arnold tenía sus propios problemas. No era culpa suya, le contó a un colega en Washington, que los bombarderos fueran desviados al norte de África. En su respuesta oficial a Eaker, Arnold le recordó que tenía «ocho bocas que alimentar y que estábamos enviando aeroplanos a los ocho teatros [de guerra] en cuanto están preparados».[147] Cada uno de esos jefes de teatros de operaciones pensaba que el grano de su espalda era el más grande. Las cosas, prometió Arnold, pronto mejorarían en Inglaterra.

Ante el notable descenso de moral, los oficiales de relaciones públicas de la Fuerza Aérea imploraron a los reporteros destacados en Londres que fueran a las bases y buscaran más historias de los muchachos. «Las dotaciones querían que se

supiera que estaban luchando y muriendo y era misión de los oficiales de relaciones públicas –dijo Rooney– hacer que sus nombres aparecieran en un diario, donde fuera y cuando fuera».[148] Esto le gustaba a Rooney, que quería descansar de escribir crónicas deprimentes acerca de hombres caídos en combate. Esa primavera, el relato de supervivencia más emotivo de la 8.ª fue el de un sargento alborotador y menudo del 306.º Grupo de Bombardeo que respondía por «Snuffy» Smith.

Maynard Harrison Smith formaba parte del primer grupo de reemplazos que había llegado esa primavera; a sus 31 años de edad, era uno de los mayores. Hijo del juez de una pequeña localidad, se las daba de polemista y frecuentaba los *pubs* cercanos a la base para discutir de política con los lugareños. En la base andaba siempre metido en líos. Sus compañeros de cobertizo lo consideraban «un auténtico necio».[149]

Smith voló su primera incursión el 1 de mayo de 1943. Su piloto era un veterano, el teniente Lewis Page Johnson, y Smith fue asignado a la torreta ventral en sustitución de otro tripulante, pese a que nunca había volado en la burbuja de vidrio. De regreso de Saint-Nazaire, el grupo avistó tierra y se inició el descenso. El copiloto describió la escena en el aeroplano: «La visibilidad era mala, pero estábamos bastante contentos [...] De repente, hubo un terrorífico tiro cruzado de antiaéreos, ¡bam, bam, bam bam!, y nos vimos en mitad del fuego».[150] No estaban sobre Inglaterra. El navegante, por error, los había llevado sobre la base de submarinos de Brest. Momentos después, los atacó un enjambre de Fw 190 salido de entre las nubes.

William Fahrenhold, artillero de la torreta dorsal, bajó y dijo que había «un completo infierno detrás de la nave».[151] El intercomunicador estaba acribillado, por lo que Johnson le ordenó ir allí a evaluar los daños. Cuando Johnson abrió la puerta delantera del compartimento de radio, le detuvo en seco un sólido muro de llamas. «La munición estaba explotando y vi a Smith caminar entre el fuego con casquillos de bala rebotando de las correas [de su paracaídas]».[152]

Justo antes, Smith salió de su torreta y se halló entre dos violentos fuegos y ambos acercándose. Venían llamaradas desde la sala de radio y había un segundo incendio en la sección de cola. «De repente, el operador de radio salió tambaleándose de entre las llamas –le relató Smith a Rooney–. Fue directo a la abertura de la ametralladora y saltó. Miré hacia fuera y vi que se golpeó con el estabilizador horizontal [la cola del aeroplano], rebotó y abrió el paracaídas».[153] Segundos después, los dos ametralladores laterales se lanzaron. Cuando lo entrevistaron, el piloto dijo que no podía entender «por qué Smith se quedó».[154]

El humo y los vapores de gasolina hacían casi imposible respirar. Smith se envolvió el rostro con un jersey, agarró un extintor y fue a atacar el fuego de la sala de radio. «Miré de refilón el fuego de la parte trasera y vi venir algo. Corrí hacia allí. Era [Roy H.] Gibson, el artillero de cola, que se arrastraba a duras

penas. Estaba herido y cubierto de sangre. Lo examiné y vi que le habían dado en la espalda […] lo más probable que es que le hubiera atravesado el pulmón izquierdo. Lo estiré sobre el lado izquierdo para que la sangre no encharcara el pulmón derecho [y] le puse una dosis de morfina».[155] Los equipos de primeros auxilios de los bombarderos estadounidenses disponían de viales de morfina de una sola dosis. A las dotaciones se les enseñaba a romper el envase de vidrio y a apretar el diminuto tubo para introducir la morfina en el sistema nervioso de un herido. Con el incendio, el viento gélido que inundaba el avión y las gruesas ropas del herido a Smith le costó hacerlo.

Tras estabilizar a Gibson, Smith «volvió por las llamas». Justo entonces, un Focke-Wulf regresó para rematar a la Fortaleza. «Salté a una de las ametralladoras laterales y le disparé […] [después] volví al incendio de la sala de radio. Esta vez logré llegar a la sala y empecé a arrojar restos en llamas. El fuego había abierto boquetes tan grandes en el costado de la nave que podía lanzar el material por ellos. El gas de un extintor incendiado me sofocaba, por lo que volví al incendio de la cola. Me quité el paracaídas para poder moverme con más facilidad. Estoy contento de no habérmelo quitado antes, pues más tarde vi que había frenado una bala de calibre 7,7.».[156]

Una vez se agotó el último extintor, Smith orinó sobre el fuego y trató de sofocarlo con manos y pies hasta que sus guantes y botas empezaron a humear. «Ese FW volvió otra vez y otra vez volví a darle. Esta vez nos dejó. El incendio estaba bajo control, más o menos, y teníamos tierra a la vista».[157]

Smith se arrodilló y trató de confortar al artillero herido. Le dijo que ya estaban cerca de la base, aunque sabía que faltaba la rueda de cola y temía que el impacto del aterrizaje rompiera en dos la Fortaleza. El rechoncho artillero había combatido el incendio y al enemigo él solo durante una hora y quince minutos. Las cajas repletas de munición que tiró del avión pesaban 45 kilos, solo 13 por debajo de su peso.

Los bombarderos volaban en formación cerrada y la dotación del aparato a la izquierda de Johnson, pilotado por el capitán Raymond J. Check, testimonió la escena: «Vimos que Smith atravesaba las llamas por el flanco abierto para ayudar al artillero de cola. Estalló la munición del interior de la nave a través de las aberturas de la parte superior y por el lado del compartimento de radio. Vimos cómo luchaba contra el incendio y a la vez rechazar el ataque de los pilotos enemigos. Todo esto con el viento atizando las llamas a su alrededor. Que no perdiera la vida en estas acciones fue todo cosa de su Creador».[158]

Cuando la baqueteada Fortaleza aterrizó en una pista de emergencia cerca de Land's End el fuselaje resistió. «Fue un milagro que no se partiera en dos –comentó Smith a los investigadores de la Fuerza Aérea–. Ojalá pudiera estrechar la mano de las personas que lo construyeron».[159]

La historia de Snuffy era «un sueño hecho realidad para los oficiales de

relaciones públicas y la prensa celebró a fondo sus hazañas»,[160] escribió el historiador del 306.º Grupo. Lo habitual era que alguien que recibía la Medalla de Honor fuera enviado a Estados Unidos para que el presidente le impusiera allí la condecoración, pero el secretario de la Guerra, Stimson, estaba de gira por las bases y se pensó que a la tropa le animaría ver a uno de sus sargentos recibir el máximo galardón de su país al valor en combate.

El día que Stimson llegó en una caravana de ocho vehículos, Smith estaba desaparecido. Se organizó una búsqueda y lo encontraron en la cocina pelando patatas. Le habían asignado a servicio de cocina por llegar tarde después de un pase y había olvidado a qué hora tenía que estar presente para la ceremonia. Smith, decía la distinción militar, «era una fuente de inspiración para las Fuerzas Aéreas de Estados Unidos»,[161] aunque los muchachos que lo conocían, confesó Rooney, nunca dejaron de considerarlo «un necio». Puede que así fuera, pero este arisco metepatas de Caro, Michigan, había llevado a cabo algo que su piloto denominó «un acto de total autosacrificio».

Terminar

Ese mes de mayo llegaron nuevas dotaciones de Estados Unidos y la moral mejoró algo. Los reemplazos aparecieron justo a tiempo, cuando las pérdidas alcanzaron su punto máximo y la 8.ª hizo su penetración más profunda en el norte de Alemania, un radio de unos 740 kilómetros, contra Kiel, la incursión en la que mataron a Mark Mathis. El 13 de mayo, con la llegada de una remesa de refuerzos, los efectivos operativos de la 8.ª se duplicaron con creces, de 100 a 215 dotaciones. El grupo pionero pagó un precio muy caro por mantener en acción a la 8.ª. En sus diez primeros meses de operaciones, la 8.ª Fuerza Aérea perdió 188 bombarderos pesados y a unos 1900 tripulantes, sin contar los muertos y heridos que volvían a Inglaterra en sus castigadas aeronaves. Alrededor del 73 por ciento de los aviadores de combate que llegaron a Inglaterra en el verano y otoño de 1942 no completó su turno de servicio; el 57 por ciento estaba muerto o desaparecido en acción y un 16 por ciento sufrió heridas graves, pereció en accidentes en Inglaterra o fue retirado del servicio aéreo por discapacidades físicas o mentales de gravedad.[162]

El 29 de mayo, la 8.ª Fuerza Aérea voló su misión número 61, que puso en el aire 279 aparatos pesados. Esto finalizó lo que Eaker denominó periodo de prueba de la 8.ª. Ahora, consideraba, disponía de la fuerza para cumplir con su parte de la devastación a todas horas que le había prometido a Churchill en Casablanca. Que siguiera pensando que podía hacerlo sin escolta de cazas de largo radio de acción es, quizá, muestra de su fe inquebrantable en la doctrina aérea de preguerra. Así como una confianza nacida de la necesidad, pues tales aviones aún no estaban disponibles, ni lo estarían en breve.

Al menos, la Fuerza Aérea empezaba a reconocer que eran necesarios. Incluso Haywood Hansell presionó a favor del desarrollo de un caza de escolta de largo alcance. Tras la contienda, Hansell admitió que tanto él como los demás planificadores de Maxwell Field se habían equivocado al sostener que con la tecnología disponible no era factible desarrollar un caza efectivo de amplio radio de acción. «Gente que, como yo, no sabía lo suficiente de aspectos técnicos estaba evaluando características técnicas, cosa que no deberíamos haber hecho. Con todo, cuando [más tarde] los ingenieros nos explicaron que podía hacerse, todo parecía tener sentido».[163] Robert Lovett, secretario adjunto de la guerra aérea, a su regreso de una gira por las bases inglesas en junio de 1943 urgió a «Hap» Arnold, que acababa de volver al servicio tras un ataque cardíaco en mayo, el segundo del año, a que prestara inmediata atención a la producción de un caza de largo radio de acción.[164] Arnold le remitió lo que un historiador consideró su memorando más importante de toda la guerra.[165] Estaba dirigido a su jefe de Estado Mayor, el general de división Barney Giles. El reporte de Lovett, escribió Arnold, subrayaba «la absoluta necesidad de construir un aparato de caza que pueda ir y volver con los bombarderos. Es más, este caza debe ir hasta Alemania […] faltan unos seis meses antes de que se inicie la penetración en profundidad de Alemania. En ese periodo, debemos tener un caza que pueda proteger a nuestros bombarderos. El que sea un modelo ya existente o que tengamos que empezar de cero es su problema. Comience a trabajar en esto de inmediato».[166]

La urgencia de Arnold era encomiable; su calendario previsto, lamentable. Los bombarderos de Eaker volarían desprotegidos ese verano sobre las ciudades germanas.

En su memorando, Arnold ni mencionó el P-51 Mustang, el avión de caza que revirtió la tendencia de la guerra aérea, ni tampoco azuzó a los equipos de producción encargados del proyecto de caza de escolta. Fue Giles quien tomó el control de los ingenieros y diseñadores aeronáuticos que estaban empezando a abordar el problema. A Giles le explicaron que el Mustang no estaría preparado hasta el final de la guerra. Hasta entonces, los bombarderos deberían conformarse con los nuevos P-47 Thunderbolt, de morro en forma de barril, que empezaron a escoltarlos en mayo en sustitución de los Spitfire. El 56.º Grupo de Caza, liderado por el comandante Hubert «Hub» Zemke, el grupo que escoltaría el retorno de los bombarderos de la misión de Münster el siguiente mes de octubre, era una unidad de élite muy bien preparada y motivada. Sin embargo, sus Thunderbolt, con todo su pesado armamento, ocho ametralladoras de 12,7 mm, solo podían proteger a los bombarderos hasta la frontera alemana.

Unos años antes, en la década de 1930, Harold George, el principal teórico de la guerra de bombardeo, les explicó a sus estudiantes, a los hombres que combatirían la siguiente guerra aérea: «El espectáculo de enormes fuerzas aéreas encontrándose en el aire es un producto de la imaginación de los no iniciados».[167]

Desde principios del verano de 1943, los aparatos pesados estadounidenses chocaron con la reforzada Lufwaffe en batallas aéreas masivas «nunca igualadas en el pasado y, parece probable, que nunca vuelvan a serlo».[168]

En abril de 1943, en el mismo momento en que empezaba la acumulación de efectivos para esta nueva guerra aérea, el operador de radio/artillero Michael Roscovich, que había volado con las dotaciones de varios aeroplanos, se convirtió en el primer aviador que completó veinticinco misiones. Tenía previsto saltar en paracaídas sobre el campo, pero los fuertes vientos y las órdenes iracundas desde la torre de control se lo impidieron. Cuando su aeronave se detuvo en la pista, la tripulación le arrancó la ropa y pintó con grandes letras «25 misiones» en su espalda. A continuación, «Rosky»[169] echó mano de la bicicleta que tenía más cerca y recorrió la base en ropa interior.

A primeros de mayo, varias Fortalezas y sus dotaciones regulares se acercaban al «25»: Hell's Angels, Delta Rebel II, Jersey Bounce, Connecticut Yankee y Memphis Belle. La primera fue el Hell's Angels, el 14 de mayo. Sin embargo, Willy Wyler, con contactos en la cúspide, se aseguró de que Memphis Belle fuera la que recibiera más atención cuando su dotación finalizó su turno de servicio, tres días más después.

La dotación de Morgan voló su incursión final, una misión sobre Lorient, como si fuera «otro día más en la oficina»,[170] pero cuando llegaron al canal de la Mancha y avistaron los blancos acantilados de Dover, los hombres «se volvieron locos».[171] Recorrían todo el avión, abrazándose y dándose palmadas en la espalda, gritando y cantando. El coronel Wray, comandante del grupo, comunicó por radio a los demás aviones que aterrizaran después del Belle, para poder tener el final hollywoodiense que Wyler quería. Morgan dio una pasada en vuelo rasante sobre el campo. «Le di una segada mejor que si le hubieran pasado un cortacésped».[172] «Toda la base enloqueció cuando el Belle se detuvo en su plataforma y apagó los motores. Los hombres proferían vítores y lanzaban la gorra al aire mientras corrían hacia nosotros. Alguien con una cámara de cine consiguió una gran toma del artillero lateral Bill Winchell mirando por su ventana, con una sonrisa enmarcada en su enjuto rostro y haciendo una espiral con la mano en señal de que había abatido un caza».[173] Uno de los tripulantes saltó y besó el suelo y Morgan fue izado para poder plantar un beso a la atractiva dama del morro del Memphis Belle. Wyler se abrió paso entre la multitud y felicitó a Morgan. Este le preguntó qué habría hecho si el Belle se hubiera estrellado. «Ningún problema –dijo Wyler–, tenemos película de sobra del Hell's Angels».[174]

El mes siguiente, Morgan y nueve tripulantes (no era la dotación original, sino hombres elegidos por la 8.ª Fuerza Aérea entre todos lo que habían volado en el Belle) regresaron a Estados Unidos para una gira de exhibición por treinta y una ciudades. Eaker y Arnold consideraban esta *tournée* una forma de potenciar

el apoyo de la población a la campaña reforzada de bombardeo que la 8.ª se disponía a lanzar ese verano. En una nota de prensa hábilmente engañosa, los redactores de relaciones públicas de la Fuerza Aérea no dejaron claro que el Belle no fue el primer bombardero de la 8.ª que completó veinticinco misiones, o que todos los hombres de la gira no habían volado en las veinticinco misiones. Pocos tripulantes de la 8.ª volaron todas sus misiones en el mismo aparato.

En diciembre, una vez finalizada la gira, Bob Morgan se casó, aunque no con Margaret Polk, su bella de Memphis. Las constantes exigencias del *tour* de relaciones públicas de la Fuerza Aérea destruyeron su relación. La nueva esposa de Morgan era Dotty Johnson, una chica de su ciudad a la que había conocido durante la campaña de promoción de bonos de guerra. Tras la boda, Morgan fue enviado a la base aérea de Pratt, en Kansas, a entrenarse en el nuevo B-29, que la Fuerza Aérea planeaba enviar al Pacífico al año siguiente. En el otoño de 1944, Morgan fue trasladado a las islas Marianas. Su primer comandante fue Haywood Hansell; el siguiente, Curtis LeMay. El avión en el que voló desde Saipán en el primer raid de los B-29 sobre Tokio se llamaba Dauntless Dotty.

Una vez finalizada la filmación en Bassingbourn, William Wyler voló una última misión, su quinta. La necesitaba para tener derecho a recibir la Medalla del Aire. «Casi no vuelvo –le contó a un entrevistador–. Fue una estupidez ir».[175] Sus amigos comentaban que estaba más orgulloso de esa condecoración que de ninguno de los premios cinematográficos que recibió.

Ese verano, Clark Gable siguió volando misiones y filmando película para su documental. A finales de octubre, regresó a Estados Unidos para editar sus 1500 metros de película. La Fuerza Aérea le vio marcharse con alivio. «Nos está metiendo el miedo en el cuerpo –le dijo uno de sus comandantes al director Frank Capra, que estaba en Londres para rodar un filme que le habían asignado–. Está buscando hacerse matar».[176] A su retorno a Washington, Arnold le dijo que no había razón para finalizar la película. La Fuerza Aérea disponía ahora de todos los artilleros que necesitaba, gracias a una iniciativa de reclutamiento masivo potenciada por el ejemplo del propio Gable. Así y todo, Gable acabó su película. La mostraba en las giras de promoción de bonos de guerra para las que siempre se presentaba voluntario, hasta que lo licenciaron del Ejército después del Día D, todavía decepcionado porque no le dieran otro destino en primera línea. *Combat America* es un trabajo editado con torpeza, pero es la única película acerca de la 8.ª en la que los sargentos artilleros hablan por sí mismos y tiene algunas de las mejores escenas reales de acción de la guerra aérea.

William Wyler, por su parte, creó una obra maestra de reportaje y propaganda bélica. En abril de 1944, tras completar su documental de cuarenta y un minutos, organizó un pase en la Casa Blanca. Durante la proyección, el presidente se sentó a su lado en una silla de ruedas. Cuando se encendieron las luces, Roosevelt se inclinó y le dijo a Wyler: «Esto debe ser visto ahora mismo y

en todas partes».[177] Paramount Pictures lo distribuyó por los cines de todo el país y recibió elogiosas críticas. Una de ellas apareció en la primera página del *New York Times*, la primera vez que sucedía en este diario. El crítico cinematográfico del *Times*, Bosley Crowther, dijo que era «una historia que todos los estadounidenses deberían conocer».[178]

Wyler no fue del todo fidedigno con los hechos. El filme habla de una incursión sobre Wilhelmshaven el 15 de mayo, cuando, en realidad, el objetivo de ese día del Memphis Belle fue Heligoland, una diminuta isla frente al litoral del norte de Alemania; y ese día, como afirma el narrador de Wyler, no había un millar de aviones aliados en el aire. No obstante, en todo lo demás, la película muestra un retrato en todo punto auténtico de la guerra de bombarderos.

Tras estar a punto de ser expulsado del Ejército por pegar a un botones que hizo un comentario antisemita en su presencia, Wyler rodó otro documental para la Fuerza Aérea, *Thunderbolt*. En 1946, resumió su crónica cinematográfica de la guerra con su obra maestra, *Los mejores años de nuestra vida* (*The Best Years of Our Lives*), un retrato de la traumática colisión de tres militares que regresan a Estados Unidos con la realidad de un país en paz. Uno de ellos, interpretado por Dana Andrews, es un bombardero que vuelve a casa. Es un filme que Wyler nunca podría haber hecho de no haber visto de cerca la guerra en los cielos de Europa. Para él, esta fue, como dijo en cierta ocasión, «una huida de la realidad».[179] En una base aérea de Inglaterra, «la única cosa que importaba eran las relaciones humanas; ni el dinero, ni la posición, ni siquiera la familia. Solo importaban las relaciones con personas que mañana podrían estar muertas. Es un estado de ánimo maravilloso. Es una pena que haga falta una guerra para crear semejante situación entre los hombres».

DURANTE EL REGRESO A CASA DE LOS PIONEROS, A PRINCIPIOS DEL VERANO de 1943, navegaron por aguas barridas casi por completo de la amenaza submarina que habían tratado de eliminar. Esa primavera, los sumergibles germanos fueron derrotados en uno de los más repentinos y dramáticos puntos de inflexión de la Segunda Guerra Mundial. En mayo, los aliados ganaron la supremacía en el Atlántico; hundieron cuarenta y un *U-Boote*, más que en los tres primeros años de la contienda. Los nazis lo llamaron el Mayo Negro. A finales de mes, el *Großadmiral* Dönitz retiró sus naves del Atlántico Norte y las desplegó en aguas más seguras. «Hemos perdido la batalla del Atlántico»,[180] admitió en privado.

Durante los meses siguientes, sesenta y dos convoyes de buques mercantes cruzaron el Atlántico sin perder ni una sola nave. Esto, y el gran incremento de la producción estadounidense de buques mercantes, tuvo un impacto enorme sobre la guerra aérea. Las dotaciones de bombarderos siguieron volando sobre el Atlántico; muchas siguieron en pleno invierno una nueva ruta meridional que pasaba por la punta de Brasil y las Azores, aunque los buques que transportaban

artilleros, equipos de reparación, operarios de torre de control, expertos de inteligencia y decenas de miles de otros militares llegaron sanos y salvos por rutas marítimas que, un año antes, habían sido extremadamente peligrosas. Todas las semanas arribaban a los puertos de Gran Bretaña Liberty Ships con las bodegas a rebosar de combustible de aviación, piezas de recambio y cazas. Tanto Churchill como Roosevelt respiraron un poco mejor después de la casi completa eliminación de una de las dos grandes amenazas contra la invasión anfibia. Ahora, las fuerzas aéreas aliadas podían centrarse por completo en la Luftwaffe y en las industrias que la sostenían.

Los *U-boote* no fueron derrotados por bombardear sus guaridas y plantas de ensamblaje, sino por nuevos avances en la tecnología y táctica de guerra antisubmarina, entre ellos, la intercepción y descifrado de los mensajes de la Armada germana y la formación de enormes convoyes protegidos por veloces destructores dotados de equipos de detección y destrucción de submarinos. Fue el aeroplano, no obstante, el enemigo más mortífero del sumergible germano. Los B-24 Liberator daban caza a las manadas de lobos en alta mar y aviones más ligeros, despegados desde portaaviones de escolta, los remataban.

Bombardear los búnkeres de los submarinos fue un desperdicio de recursos. En el primer trimestre de 1943, más del 63 por ciento de las bombas lanzadas por la 8.ª y el 30 por ciento de las de la RAF fueron dirigidas contra las instalaciones de los *U-Boote*.[181] Los comandantes de la fuerza aérea sabían que no estaban destruyendo los búnkeres de cemento, pero la información incompleta los llevó a sobrestimar, en gran medida, el efecto de los daños que infligían a los servicios de mantenimiento del exterior de los refugios y sobre las instalaciones de construcción de submarinos en el interior de Alemania. Esto llevó al almirante Ernest King, jefe de la Armada estadounidense, a presionar con insistencia tanto a Marshall como a Roosevelt para que se siguiera atacando las bases del golfo de Vizcaya.

Ira Eaker trató de justificar estas misiones equivocadas con el argumento de que la 8.ª aprendió a combatir una guerra a gran altura sobre Lorient y Saint-Nazaire y con que las dotaciones que vinieron después se beneficiaron de la experiencia de esos hombres. «Puede que así fuera –reconoció años después Robert Morgan–, pero podríamos haber golpeado otros objetivos y aprender las mismas lecciones».[182]

Entrevistado tras la guerra, el general Laurence Kuter, que dirigió esas operaciones a finales de 1942, las calificó de «despilfarro inexcusable de poder aéreo estratégico […] malgastamos hombres, un gran número de hombres excelentes, y un montón de talento sin conseguir nada. Lanzamos bombas por toda […] la península de Brest, donde matamos más franceses que alemanes. –La Luftwaffe– entrenó a sus cazas sobre esos búnkeres submarinos. Trasladaban allí un escuadrón tras otro y tenían más de un centenar de baterías de artillería

antiaérea. Eran ejercicios de tiro al blanco para los alemanes; nosotros éramos el blanco […]».[183]

«Hice lo que pude para señalar esos hechos y corregir el mal uso de la 1.ª Ala de Bombardeo sin ningún éxito, debido, estoy seguro, a la persuasiva postura del almirante King y al hecho incontestable de que podríamos perder la guerra a causa de los submarinos». Al mirar atrás, Kuter consideró que debería haber intentado con más insistencia detener esas incursiones y redirigir el bombardeo contra Hamburgo, el gran centro de fabricación de submarinos. «Me dijeron que dejara de "llorar" porque tenía una misión que cumplir».

En su informe final antes de dejar Inglaterra con destino al norte de África, Kuter señaló que la 8.ª no estaba «eligiendo objetivos para ganar la guerra».[184] Sin embargo, ese verano, cuando la 8.ª se centró en Hamburgo con mucha mayor fuerza que la que pudo desplegar a finales de 1942, los alemanes reconstruyeron sus astilleros de submarinos en un lapso asombrosamente breve. La realidad era que la 8.ª Fuerza Aérea no contaba con bombarderos suficientes en su primer año de operaciones para causar daños de gravedad a Alemania, fuera donde fuese donde golpeara.

Cabría alegar que la 8.ª no debería haber iniciado las operaciones hasta tener efectivos suficientes para asestar un golpe de importancia, que desbordara a las defensas aéreas germanas y sin dejar que se recuperaran de la sorpresa inicial. Sin embargo, en el otoño de 1942, casi todos los comandantes de la 8.ª se habrían opuesto a esa estrategia, pues temían que la demora amenazaría la misma existencia de la desgastada 8.ª Fuerza. Y esos hombres eran soldados, al fin y al cabo, hombres instruidos en la creencia de que las guerras se pierden esperando.

Laurence Kuter simpatizaba con las dotaciones. Volar misiones «era una labor descorazonadora […] sabían que sería un fracaso. No podían alcanzar sus malditos blancos. Y si los alcanzaban, no podían dañarlos. Y pese a ello, seguían despegando en cada misión. Este es el mayor ejemplo de liderazgo que puede atribuirse a cualquier organización militar de todos los tiempos».[185]

LOS PRIMEROS HOMBRES VOLVIERON A CASA Y LLEGABAN OTROS NUEVOS, pero algunos de los que completaron sus «25» nunca tuvieron oportunidad de ver a su familia. Insatisfecho con su trabajo de instructor de tiro, Mike Roscovich, de Fayette City, Pensilvania, se incorporó a otra dotación y pereció en un aterrizaje forzoso. Luego estaba el caso del capitán Raymond Check, de Minot, Dakota del Norte, y del 306.º Grupo de Bombardeo, el piloto que vio a «Snuffy» Smith extinguir los incendios de su Fortaleza. Su historia es una nueva prueba, como escribió Andy Rooney, de que «los finales felices eran raros»[186] en las estaciones aéreas de Inglaterra.

El 26 de junio de 1943, el capitán Check despegó en su vigésimo quinta misión a bordo de la Fortaleza Chennault's Pappy III. Tenía que ser un viaje

rutinario, un rápido salto sobre el canal de la Mancha a un aeródromo en Francia; sus compañeros de escuadrón habían planeado organizarle una gran fiesta esa noche. En ese día especial, Check era el copiloto. El teniente coronel James W. Wilson, el jefe del escuadrón original de Check, estaba en el asiento izquierdo. Había venido desde Thurleigh a volar con su amigo en su última misión. El teniente William Cassedy, compañero y copiloto habitual de Check, ocupaba un puesto de artillero lateral.

En los segundos finales de la pasada de bombardeo, cazas germanos salieron del sol y la tripulación no los vio hasta que fue demasiado tarde. Un proyectil de 20 mm impactó en el cuello de Check y estalló; lo mató al instante. Se declaró un incendio en la cabina y Wilson trató de extinguirlo con las manos. Poco antes de que los alcanzaran, tuvo problemas con los motores y se había quitado los guantes para hacer un ajuste. Las fugas de los tanques de oxígeno acribillados convirtieron el fuego en un infierno. Un segundo tripulante controló las llamas con un extintor.

Wilson trató de manejar la Fortaleza «con los brazos por encima del codo».[187] Sufría un dolor terrible; la goma de la máscara de oxígeno se estaba derritiendo sobre su rostro quemado y tenía las manos casi despellejadas.

Justo en ese momento, una bala de ametralladora impactó en la caja situada tras el asiento del piloto donde se almacenaban las bengalas, que estallaron. La onda expansiva abrió de par en par las compuertas de la bodega de bombas y provocó un segundo incendio. Alguien hizo sonar la campana de alarma, la señal para evacuar el aparato. El teniente Lionel Drew, el bombardero, saltó del avión, pero Cassedy les dijo a los hombres que esperaran hasta que investigase. El aeroplano no perdía altitud y no parecía haber daños en los motores. Cassedy entró en la cabina y retrocedió horrorizado cuando vio la cabeza de Check colgando del cuello apenas por unos hilos de tendones ensangrentados y a Wilson volando el avión con los codos, con fragmentos de carne renegrida pendiendo de sus manos. Cuando Wilson se quitó la máscara de oxígeno de su rostro quemado fue abajo a recibir ayuda médica. Un cirujano de vuelo, el comandante George L. Peck, se «había apuntado» a la misión para obtener alguna experiencia de combate.

No había nadie en las ametralladoras. Todos estaban heridos, excepto Cassedy y Peck. Había agujeros de *flak* por todo el fuselaje y un agujero en la aleta dorsal.

Después de que el comandante Peck curase y vendase las manos de Wilson, este volvió a la cabina, pero sentía demasiado dolor para ser de ayuda. Con la asistencia del navegante, el teniente Milton P. Blanchette, que también cumplía su vigésimo quinta misión, el teniente Cassedy dirigió la aeronave a la base. Miraba hacia adelante, tratando de no ver el muñón sangriento donde debería estar la cabeza de su amigo.

Sin bengalas y con la radio acribillada, el avión no podía indicar que llevaba

heridos y muertos a bordo.

Se suponía que Cassedy debía aterrizar el avión contra el viento. En lugar de ello, aterrizó con el viento a favor y en dirección contraria, una peligrosa maniobra. Fue una decisión personal. Sabía que la novia de Check, una enfermera estadounidense, los esperaba en un *jeep* al final de la pista principal. Tenían que casarse al día siguiente. «No podíamos llevárselo de esta manera, con la cabeza volada –le contó Blanchette a Andy Rooney en una época posterior de sus vidas–. Por lo que tomamos tierra con viento de cola. Ella nunca lo vio. Fue algo bueno».[188]

NOTAS

1 Todas las citas proceden de Ira C. Eaker, «Some Observations of Wars and Warriors», AFHRA.
2 *Ibid.*
3 Parton, J., 1992, 33.
4 Eaker, I. C., septiembre de 1972, 122; entrevista a Eaker, USMHI; Parton, J., 1986, 221.
5 *Ibid.*
6 Ira C. Eaker, «The Case for Day Bombing», Spaatz MSS; Davis, R. G., 1993, 162.
7 Ira C. Eaker, «Some Observations of Wars and Warriors», AFHRA.
8 Eaker, I. C., septiembre de 1972, 123.
9 Entrevista a Eaker, USMHI; Eaker, I. C., septiembre de 1972, 124; entrevista con el general Ira Eaker, Imperial War Museum.
10 *Ibid.*
11 Churchill, W., 1950, 679.
12 Ira C. Eaker, «The Case for Day Bombing», Spaatz MSS.
13 En Casablanca: Directiva de Casablanca, 21 de enero de 1943, Spaatz MSS.
14 Entrevista del autor a Andy Rooney, 20 de agosto de 2002.
15 Salisbury, H. E., 1983, 193; Salisbury, H. E., 1993, 95.
16 Denton Scott, «School for Gunners», *Yank*, 2 de febrero de 1943, 6-7; *Véase también* Andrew A. Rooney, «Rehearsal for a Bombing Raid», *S&S*, 9 de enero de 1943, 2.
17 Rooney, A., 1995, 124.
18 Andrew A. Rooney, «How It Feels to Bomb Germany», *S&S*, 27 de febrero de 1943, 1, 4; Rooney, A., *op. cit.*, 130; Andrew A. Rooney, «Rehearsal for a Bombing Raid», *S&S*, 9 de enero de 1943, 2; Gladwin Hill, «Reporters Fly on U.S. Raid», *NYT*, 27 de febrero de 1943.
19 *Ibid.*
20 Bob Post: *NYT*, 2 de febrero de 1943; Cronkite, W., 1996, 99; Hamilton, J., 1999, 13. Post fue uno de los dos únicos periodistas estadounidenses muertos en la guerra aérea europea.
21 Morgan, R. con Powers, R., 2001, 173.
22 Citado en Madsen, A., 1973, 228.
23 Citado en Herman, J., 1995, 259.
24 Morgan, R. con Powers, R., *op. cit.*, 97-98.
25 *Ibid.*

26 Entrevista a Morgan, 26 de julio de 2003.
27 Cita en Madsen, A., *op. cit.*, 236.
28 *Ibid*.
29 Citado en Tornabene, L., 1976, 267.
30 *Ibid*., 276; *véase también* Agoratus, S., primavera de 1996.
31 *S&S*, 19 de abril de 1943, 2.
32 Cita en Tornabene, L., *op. cit.*, 290.
33 *Ibid*.
34 *Ibid*.
35 *Ibid*.
36 *S&S*, 6 de enero de 1943, 1.
37 «Bomber Command Review of 1943», Spaatz MSS; Redding, J. M., 1943, 19.
38 AAF, vol. 2, 316.
39 Nutter, R. H., 2002, 61.
40 Salisbury, H. E., 1983, 195; Parton, J., 1986, 294-295.
41 Rooney, A., *op. cit.*, 141.
42 Cronkite, W., *op. cit.*, 289.
43 Rooney, A., *op. cit.*, 99.
44 Hutton, O. C. [Bud] y Rooney, A. A., 1946, 26.
45 Entrevista a Rooney, 20 de agosto de 2002.
46 Andrew A. Rooney, «This Is the Eighth Air Force», *S&S*, 17 de agosto de 1943, 1.
47 Rooney, A., *op. cit.*, 99-100.
48 *Ibid*.
49 *Ibid*.
50 McCrary, J. R. (Tex) y Scherman, D. E., 1944, 8.
51 Wylie: Wylie, Ph., 1942, *passim*; Adams, M. C. C., 1994, 8-9.
52 McCrary, J. R. (Tex) y Scherman, D. E., *op. cit.*, 107.
53 Todas las citas proceden de Jim Duggan, «The Brothers», *Yank*, 8 de agosto de 1943, 2-3.
54 *Ibid*.
55 Citado en McCrary, J. R. (Tex) y Scherman, D. E., *op. cit.*, 86.
56 LeMay, C. E. y Kantor, M., 1965, 277.
57 20 por ciento: entrevista a Hansell, 9 de agosto de 1943, AFHRA.
58 Hansell, H. S., 1986, 83.
59 Salisbury, H. E., 1983, 196.
60 Hastings, D. W., Wright, D. G. y Glueck, B. C., 1944, 138-139.
61 *Ibid*.
62 *Ibid*.
63 Locura: *ibid*., 72.
64 Estudio CME: Comandante Howard B. Burchell y comandante Douglas B. Bond, «A Study of 51 Successful Airmen with Particular Respect to Their Motivation and Resistance to Combat Stress», diciembre de 1944, 520.7411-1, AFHRA.
65 Hastings, D. W., Wright, D. G. y Glueck, B. C., *op. cit.*, 6-7; Grinker, R. R. y Spiegel, J. P., 1945, 85, 313.
66 Clint Hammond: entrevista del autor con Clinton Hammond, 7 de abril de 2002.
67 Ralph Nutter: Nutter, R. H., *op. cit.*, 74.
68 Hastings, D. W., Wright, D. G. y Glueck, B. C., *op. cit.*, 42, 241-247; South, O. P., 1956, 91; Bond, D. D., 1952, 92.
69 *Ibid*.

70 Hastings, D. W., Wright, D. G. y Glueck, B. C., *op. cit.*, 203.
71 Entrevista al general de brigada David Grant, cirujano aéreo, Jefe adjunto de Personal Aéreo, Inteligencia, 1 de julio de 1943, 142.052, AFHRA.
72 Bond, D. D., *op. cit.*, 156; «Medical Facilities, Administration, and Supply», 21, AFHRA.
73 *Ibid.*
74 Reasignación: Hastings, D. W., Wright, D. G. y Glueck, B. C., *op. cit.*, 111; coronel John C. Flanagan, «Report on Survey of Aircrew Personnel in the Eighth, Twelfth, and Fifteenth Air Forces», 23 de abril de 1944, 141.28B, AFHRA.
75 Douglas D. Bond, «General Neuropsychiatric History», en Jennings, H. B. (ed.), 1973, 853; Nutter, R. H., *op. cit.*, 74.
76 *Ibid.*
77 Entrevista a Rooney; Rooney, A., *op. cit.*, 139; entrevista a Crew del 324.º Escuadrón del 91.er Grupo, Sección de Inteligencia de las Fuerzas Aéreas, 19 de marzo de 1943, AFHRA.
78 AAF, vol. 2, 309, 396.
79 Una entre cinco: Hansell, H. S., 1986, 85.
80 Hastings, D. W., Wright, D. G. y Glueck, B. C., *op. cit.*, 28, 34; South, O. P., *op. cit.*, 85.
81 *Ibid.*
82 *Ibid.*
83 25 000 aviadores en misiones de combate para la 8.ª: Comandante Douglas D. Bond, «Statistical Survey of Emotional Casualties of the Eighth Air Force Aircrews, May 25, 1945», 520.7421, AFHRA. El Establecimiento Médico Central, que solo aceptó los casos que le remitieron los cirujanos de vuelo y los comandantes de combate, examinó a 1716 víctimas emocionales, de las que 1230 estaban permanentemente en tierra; Wells, M. K., 1995, 70-72; Coronel John C. Flanagan, *op. cit.*; 8.ª Fuerza Aérea, «Diagnosis and Disposition of Combat Crews Suffering from Emotional Disorders», 1 de enero de 1944, 520.7411-2, AFHRA.
84 *Ibid.*
85 *Ibid.*
86 John W. Appel, «Prevention of Manpower Losses from Psychiatric Disorder», documento sin clasificar, Mental Hygiene Branch, Medical Corps, John E. Sloan Papers, USMHI; Appel, J. W. y Beebe, G. W., 1946, 1469-1476. Uno de los textos clásicos acerca del fracaso del combate es Glass, A., 1951, 1471-1478.
87 Comandante Douglas D. Bond, «Statistical Survey of Emotional Casualties of the Eighth Air Force Aircrews, May 25, 1945», 520.7421, AFHRA; Hastings, D. W., Wright, D. G. y Glueck, B. C., *op. cit.*, *passim.*
88 *Ibid.*
89 Citado en Coffey, Th. M., 1982, 63.
90 Moran, Ch. M. W., 1967, xii; Hastings, D. W., Wright, D. G. y Glueck, B. C., *op. cit.*, 6; Grinker, R. R. y Spiegel, J. P., *op. cit.*, 33.
91 Diferencias entre combate aéreo y terrestre: Grinker, R. R. y Spiegel, J. P., *op. cit.*, 29, 95, 97.
92 Hastings, D. W., Wright, D. G. y Glueck, B. C., *op. cit.*, 28.
93 Moran, Ch. M. W., *op. cit.*, 101.
94 *Ibid.*
95 Shaw, J. A., marzo de 1983, 223.
96 Bond, D. D., *op. cit.*, 81; Moran, Ch. M. W., *op. cit.*, 32.

97 Freud, S., 1948, 81.
98 Moran, Ch. M. W., *op. cit.*, 38.
99 Entrevista del autor con Sherman Small, 27 de septiembre de 2002.
100 Azar: Bond, D. D., *op. cit.*, 131; Wright, D. G., 1945, 12-15.
101 Citado en Bond, D. D., *op. cit.*, 11.
102 Sede, Primer Establecimiento Médico Central, «Factual Data», 8 de marzo de 1945, Spaatz MSS.
103 Cirujano de vuelo: Link, M. M. y Coleman, H. A., 1955, 671.
104 Andrew A. Rooney, «Fort Takes a Psychiatrist to Lorient», *S&S*, 19 de mayo de 1943, 1.
105 Psicología militar: Wright, D. G., *op. cit.*; Josiah Macy, Jr., Foundation publicó otros cuatro volúmenes durante la guerra acerca de la fatiga de combate, su diagnóstico y tratamiento; *vid.* Jones, D. R. jr., agosto de 1987, 807-811.
106 David G. Wright, «Report on Observations on Operational Bombing Missions», 14 de junio de 1943, 520.7421, AFHRA.
107 Cincuenta y tres cirujanos de vuelo: South, O. P., *op. cit.*, 72.
108 David G. Wright, «Report on Observations on Operational Bombing Missions», 14 de junio de 1943, 520.7421, AFHRA; Wright, D. G., *op. cit.*,18; Douglas D. Bond, «How Can the Flight Surgeon Better Treat Anxiety?» en Wright, D. G., *op. cit.*, 20.
109 Saul Levitt, «Flight Surgeon», *S&S*, 2 de enero de 1944, 22-23.
110 *Ibid.*
111 *Ibid.*
112 «Combat Veterans Evaluate the Flight Surgeons», *Air Surgeon's Bulletin 2*, septiembre de 1945, 276-277; «Informal Report on Flight Surgeon's Activities», 23 de mayo de 1944, 520.C58-1, AFHRA; «Combat Veterans Evaluate the Flight Surgeons», *Air Surgeon's Bulletin 2*, septiembre de 1945, 277.
113 Hastings, D. W., Wright, D. G. y Glueck, B. C., *op. cit.*, 180-181.
114 Grinker, R. R. y Spiegel, J. P., *op. cit.*, 170-172.
115 Bond reemplaza a Hastings: Howard Erb y Douglas Bond, «The Use of Sodium Amytal Narcosis in the Treatment of Emotional Disturbances of Combat Crews», octubre de 1944, 520.7421 AFHRA; Bond, D. D., *op. cit.*, 116. En mayo de 1944, un total de 311 pacientes habían recibido narcosis de amital sódico en uno de los centros de CME. Bond siguió usando pentotal en dosis más suaves como herramienta de diagnóstico para medir el alcance de la ansiedad reprimida de un paciente, mientras que Grinker y Spiegel lo emplearon como dispositivo terapéutico en el nuevo hospital Don Cesar de la Fuerza Aérea en San Petersburgo, Florida, donde se enviaron aviadores emocionalmente angustiados a partir de 1944. *Vid.* Bond, D. D., *op. cit.*, 113.
116 Sesenta y nueve hombres recibieron tratamiento para la narcosis: Hastings, D. W., Wright, D. G. y Glueck, B. C., *op. cit.*, *passim*.
117 Bond, D. D., *op. cit.*, 109; Wells, M. K., *op. cit.*, 81.
118 Impulso para combatir: Grinker, R. R. y Spiegel, J. P., *op. cit.*, 28; Jon A. Shaw, «Psychodynamic Considerations in the Adaptation to Combat», en Belenky, G., 1987, 117; Moran, Ch. M. W., *op. cit.*, i.
119 Moran, Ch. M. W., *op. cit.*, 61.
120 Herbert Spiegel, «Psychiatry with an Infantry Battalion in North Africa», en Jennings, H. B. (ed.), *op. cit.*, 115; Grinker, R. R. y Spiegel, J. P., *op. cit.*, 39, 45.
121 Sevareid, E., 1946, 494-495. *Véase también* Hedges, Ch., 2002. Este es uno de los grandes libros escritos acerca de la guerra, su horror y su trágico atractivo.
122 Grinker, R. R. y Spiegel, J. P., *op. cit.*, 113.

123 Jon P. Spiegel, «Effects of Combat Flying Stress», en Wright, D. G. (ed.), 1945b, 21; Grinker, R. R. y Spiegel, J. P., *op. cit.*, 25.
124 Moran, Ch. M. W., *op. cit.*, 16.
125 *Ibid*,
126 Coronel John C. Flanagan, *op. cit.*, 86.
127 *Ibid.*
128 Grinker, R. R. y Spiegel, J. P., *op. cit.*, 181-182; Fishbein, M. (ed.), 1945, 291.
129 South, O. P., *op. cit.*, 76.
130 Entrevista a Hansell, 9 de agosto de 1943, AFHRA.
131 LeMay, C. E. y Kantor, M., *op. cit.*, 247.
132 *Ibid.*, 251.
133 Entrevista a Morgan, 26 de julio de 2003; Morgan, R. con Powers, R., *op. cit.*, 135.
134 Entrevista a Morgan, 26 de julio de 2003.
135 Morgan, R. con Powers, R., *op. cit.*, 138.
136 Entrevista a Morgan, 26 de julio de 2003.
137 Citado en Gardiner, J., 1992, 108.
138 Entrevista a Morgan, 26 de julio de 2003. Para Morgan en Londres, *véase también* Duerksen, M., 1987, 68.
139 Entrevista a Morgan, 26 de julio de 2003.
140 Citado en Tornabene, L., *op. cit.*, 291.
141 Entrevista a Morgan, 26 de julio de 2003.
142 Citado en Salisbury, H. E., 1983, 193.
143 Resistencia mayor de cazas: AAF, vol. 2, 311, 333-334.
144 Citado en Tornabene, L., *op. cit.*, 292.
145 Todas las citas de Eaker en Copp, D. S., 1982, 372-377.
146 *Ibid.*
147 Citado en *ibid.*, 376-377.
148 Rooney, A., *op. cit.*, 136.
149 *Ibid.*, 108.
150 McCrary, J. R. (Tex) y Scherman, D. E., *op. cit.*, 54-55.
151 Redding, J. M., *op. cit.*, 267.
152 *Ibid.*
153 Andrew A. Rooney, «Fortress Gunner», *S&S*, 16 de julio de 1943, 4.
154 Redding, J. M., *op. cit.*, 266.
155 Andrew A. Rooney, «Fortress Gunner», *S&S*, 16 de julio de 1943, 4.
156 *Ibid.*
157 *Ibid.*
158 Redding, J. M., *op. cit.*, 268.
159 *Ibid.*, 273.
160 Strong, R. A., 1982, 109-110.
161 Redding, J. M., *op. cit.*, 266.
162 Bajas de la 8.ª Fuerza Aérea: «Combat Casualties, 1943», AFHRA.
163 Entrevista con H. S. Hansell, 1 de enero de 1967, K239.0512-629 C.1, AFHRA; entrevista a Hansell, 9 de agosto de 1943, AFHRA.
164 Robert Lovett: Lovett a Henry Arnold, 18 y 19 de junio de 1943, Robert Lovett Papers, NA.
165 Memorando: Copp, D. S., *op. cit.*, 413.
166 Arnold a Barney Giles, 22 de junio de 1943, Arnold MSS.
167 Citado en Taylor, J. G., verano de 1966, 69.

168 Peaslee, B. J., 1964, 110.
169 Andrew A. Rooney, «25 Times», *S&S*, 16 de abril de 1943, 2.
170 Entrevista a Morgan, 26 de julio de 2003.
171 *Ibid.*
172 Morgan, R. con Powers, R., *op. cit.*, 210.
173 Entrevista a Morgan, 26 de julio de 2003.
174 Citado en Herman, J., *op. cit.*, 259.
175 *Ibid.*
176 Citado en Tornabene, L., *op. cit.*, 293.
177 Citado en Herman, J., *op. cit.*, 265.
178 *NYT*, 4 de abril de 1944, 1.
179 Citado en Madsen, A., *op. cit.*, 258.
180 Dönitz, K., 1959, 341.
181 Más del 63 por ciento: USSBS, *German Submarine Industry Report*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1945, 31.
182 Entrevista a Morgan, 26 de julio de 2003.
183 Entrevista a Kuter, 13 de octubre de 1974, AFHRA.
184 *Ibid.*
185 *Ibid.*
186 Rooney, A., *op. cit.*, 136.
187 Citado en *ibid.*, 116.
188 *Ibid.*, 118-119.



1. Ira C. Eaker, jefe del Mando de Bombarderos de la 8.ª Fuerza Aérea, se reúne con periodistas el 17 de agosto de 1942, después de haber volado como observador en la primea misión de bombardeo pesado de la 8.ª durante la guerra.



2. Carl Spaatz, alto mando aéreo estadounidense en Europa, departe con comandantes de la 8.ª Fuerza Aérea. A su izquierda están Jimmy Doolittle, comandante de la 8.ª Fuerza Aérea, y William E. Kepner, jefe del arma de cazas de la 8.ª Fuerza Aérea. A la derecha de Spaatz está

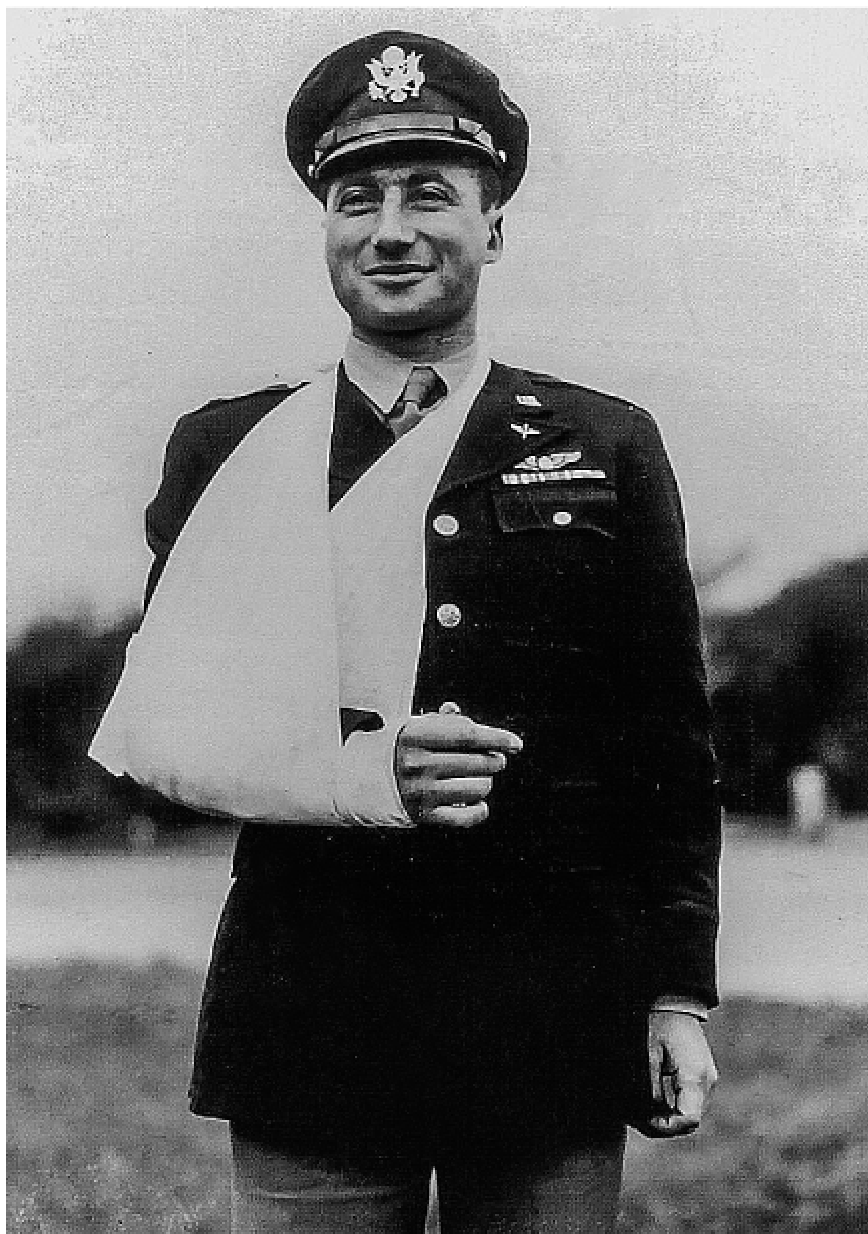
Frederick L. Anderson, su adjunto de operaciones.



3. El general Henry «Hap» Arnold, general al mando de las Fuerzas Aéreas del Ejército (derecha), se reúne con Jimmy Doolittle en Inglaterra.



4. Los líderes de escuadrón, e inseparables amigos, John «Bucky» Egan (izquierda) y Gale «Buck» Cleven del 100.º Grupo de Bombardeo, el «Sangriento 100.º».



5. El inspirador líder del 100.º, Robert «Rosie» Rosenthal, se recupera de las lesiones sufridas cuando fue derribado en Francia.



6. Los miembros del 826.º Batallón de Ingenieros de Aviación utilizan una máquina de pavimentación para construir un aeródromo en Anglia Oriental. En 1944 había más de 12 000 efectivos afroamericanos de la Fuerza Aérea en Inglaterra.

7. La mayoría de las bases de la 8.ª Fuerza Aérea se construyó en tierras de cultivo del este de Inglaterra.



8. El as de la Luftwaffe, Klaus Mietusch, *Kommandeur* de un grupo de la JG26, una de las unidades defensivas de primera línea del Reich contra la 8.ª Fuerza Aérea. Fue derribado y muerto el 17 de septiembre de 1944.



9. Adolf Galland, jefe del arma de caza alemana.



10. Haywood «Possum» Hansell jr. (izquierda), figura clave entre los planificadores de la Fuerza Aérea de preguerra, con Curtis E. LeMay, un líder del aire que desconfiaba de la parte teórica.



11. Un bombardero B-17 en su posición sobre la torreta frontal y la mira Norden enfrente de él.



12. Cientos de bombarderos averiados fueron derribados en el mar del Norte. La tripulación del Liberator Lorelei (458.º Grupo de Bombardeo) porta su salvavidas inflable Mae West.



13. El artillero ventral Maynard H. «Snuffy» Smith salvó a su tripulación en su primera misión. Recibió la Medalla de Honor del Congreso de manos del secretario de Guerra, Henry L. Stimson.



14. Clark Gable (centro), actor de Hollywood y artillero de la 8.ª Fuerza Aérea, junto con la tripulación del Delta Rebel n.º 2 (91.er Grupo de Bombardeo) después de regresar de una misión.



15. El sargento Benedict B. Borostowski comprueba el equipo de su torreta, situada en la parte inferior de la Fortaleza.



16. La tripulación del Memphis Belle, encabezada por el capitán Robert Morgan (al frente, izquierda), regresa de su vigésimo quinta misión el 17 de mayo de 1943. Fue la primera tripulación de la 8.ª Fuerza Aérea en completar las veinticinco misiones y regresar a Estados Unidos. El director de Hollywood William Wyler voló con ellos y rodó el célebre documental *Bajo cielos enemigos*.

* N. del E.: En 1990 se rodó una película levemente inspirada en este bombardero, *Memphis Belle*, dirigida por Michael Caton-Jones y protagonizada por Matthew Modine, Eric Stoltz, Tate Donovn, D. B. Sweeney, Billy Zane y Harry Conick, jr., entre otros.

** N. del E.: Se estrenó en enero de 1945 como documental de 62 minutos, con guion de John Lee Mahin y narración y papel protagonista del propio Gable.

*** N. del T.: Siglas de United Service Organizations. Organización dedicada a proporcionar entretenimiento a las tropas estadounidenses en ultramar.

**** N. del T.: En inglés, «amarillo» es sinónimo de cobarde y traidor. «Tener una raya amarilla» es una expresión para decir que alguien es miedoso o pusilánime.

***** N. del T.: Integrantes del Ejército Terrestre de Mujeres (Women's Land Army, WLA), más conocidas como *Land Girls*. Las Chicas de Tierra trabajaban en labores agrícolas en sustitución de los granjeros movilizados por el Ejército.

****** N. del T.: *Wild Blue Yonder*, en origen titulada *Army Air Corps*, es una canción adoptada en 1939 como himno oficial de las Fuerzas Aéreas estadounidenses.

CAPÍTULO 6

ENSÉÑALOS A MATAR

Todas las guerras son [...] combatidas por muchachos.

Herman Melville, «The March into Virginia»

Fiordo de Clyde, 17 de agosto de 1942

Esa luminosa mañana típica del norte, mientras Paul Tibbets y las dotaciones de Grafton Underwood se disponían a lanzar la primera incursión de bombardeo de la 8.ª de toda la guerra, un enorme convoy de tropas navegaba por el mar de Irlanda en dirección al fiordo de Clyde, la vía de entrada al puerto de Glasgow. Las aguas estaban en calma y protegidas, después de doce días cargados de tensión por las tormentas y la invasión de *U-boote* en el Atlántico Norte. Se terminaron las maratonianas partidas de póker y dados, así como los debates diarios acerca de adónde se dirigían: a Groenlandia o Islandia, a la Unión Soviética o al norte de África. Iban a Inglaterra, les habían comunicado aquella mañana.

Una de las naves de cabeza del convoy era el Monterey, un antiguo crucero turístico despojado de todos sus lujos y pintado de un apagado color gris militar. A su llegada al fiordo de Clyde, el sargento Robert S. Arbib jr. se escabulló sin que lo vieran a la cubierta superior, reservada en exclusiva para los oficiales. Mientras el buque atravesaba las estrechas aguas que conducían al interior de Glasgow, Arbib estaba en el pasamanos y miraba fascinado. Justo delante, en lo más alto del cielo, había enormes globos antiaéreos amarrados con cables trenzados a pontones fluviales y, en la distancia, flotaba un herrumbroso carguero con un enorme boquete de torpedo en la línea de flotación. Todo en el puerto estaba camuflado en matices de un verde descolorido, fábricas, talleres, depósitos de agua alineados junto al río e incluso los buques de guerra anclados. Por doquier podía verse el daño de las bombas, edificios reventados y ennegrecidos y

montones de ladrillos destrozados y losetas de pavimento altas como casas. Los estadounidenses habían entrado en una zona de guerra. De repente, se hizo un extraño silencio en la cubierta del Monterey, 4000 hombres trataban de escudriñar su incierto futuro en esta extraña tierra septentrional en la decomunal contienda de la que tan poco sabían.

Al pasar junto a un muro de factorías de rojas fachadas cerca de la localidad portuaria de Greenock, aullaron los silbatos y los trabajadores salieron en masa a saludarlos. Los estadounidenses, desde las cubiertas y los ojos de buey, lanzaban naranjas, manzanas y cigarrillos a los soldados británicos de más abajo.

«¿Dónde estamos?», le gritó un soldado estadounidense a un sargento local.

«*Glazzga*»,* respondió el nativo.

«¿Cuándo zarpa el siguiente buque para América?», preguntó a voces Johnny Ludwig, amigo de Arbib.

«No te *pue* decir –respondió un escocés, con las manos en la boca a modo de megáfono–, ¡*to* lo que *pue* decirte es que tú no *embarcará*!».[1]

A todo esto, recibieron orden de desembarcar y los soldados estadounidenses descendieron por la pasarela con sus mochilas de 36 kilogramos y se dirigieron por las calles empedradas a un espacioso parque, donde pernoctarían en tiendas. Mientras los batallones desfilaban en desorden por la ciudad, saludando por las calles a las chicas jóvenes, un grupo de animados chiquillos los seguía haciendo el signo de la «V» y pidiéndoles dulces y goma de mascar. «¿Tienes chicles, amigo?».

En el momento en que la columna daba la vuelta a una esquina, Arbib tropezó y dejó caer un gran paquete que llevaba atado con un cordel, lleno de cartones de cigarrillos y paquetes de tabaco de pipa. Determinado a no perder el último tabaco americano que podría ver en mucho tiempo, le dio un puntapié a las cajas y salió de la fila. Mientras estaba agachado en la calle recogiendo sus «trofeos desperdigados» se le iba cayendo todo el equipo: fusil, máscara antigás, petate, manta y capote. «Los escoceses –recordó– fueron educados, pero se divertían». Los estadounidenses salvadores del mundo habían llegado, aunque tenían el aspecto y se comportaban como una pandilla de chicos.

La mayoría de ellos pertenecía al Ejército y varios millares partirían ese mes de noviembre al norte de África con la armada de la Operación Torch. Sin embargo, el 820.º Batallón de Ingenieros de Aviación de Arbib no había ido a Gran Bretaña a prepararse para combatir, sino a disponer los aeródromos para los *bomber boys* que empezarían a llegar en gran número a partir de finales de la primavera de 1943. Fue entonces cuando la Fuerza Aérea estadounidense inició la asombrosa acumulación que le llevó a desplegar en el Reino Unido casi un millón de efectivos – dos tercios de sus fuerzas de combate en todo el mundo– en vísperas del desembarco de Normandía. Para entonces, habría en Inglaterra cuarenta grupos de bombardeo pesado, una flota de combate total de 3000 Fortalezas y Liberator, en su mayor parte con base en los condados limítrofes de

Norfolk y Suffolk, en Anglia Oriental.

Cuando el primer gran grupo de reemplazos de la 8.ª Fuerza Aérea empezó a llegar, entre mayo y junio de 1943, en los mismos meses en los que Robert Morgan y Raymond Check volaron sus primeras misiones, casi todos ellos fueron destinados a las nuevas bases construidas por trabajadores civiles del Ministerio de Obras Públicas británico. No obstante, con la llegada de la unidad de Robert Arbib, los batallones de ingenieros estadounidenses iniciaron la construcción de diez estaciones aéreas adicionales, que deberían estar acabadas a finales de año. Una de ellas era Debach (se pronuncia Deb'-itch), a escasa distancia del mar del Norte. Fue allí donde el batallón de Robert Arbib se dirigió en tren a la mañana siguiente de su llegada a Glasgow, dispuesto a unirse al mayor proyecto de obra civil de la historia de Gran Bretaña. Del todo desprovisto de la gloria y la sangre de la guerra aérea, pero que ayudaría a revertir el curso de esa guerra dentro de una guerra y cambiaría para siempre las vidas y la tierra de un rincón de Inglaterra apenas alterado, un lugar de esplendor rural y acogedores *pubs*, muy apreciado por Keats.

«Nuestra bienvenida oficial a Inglaterra no tuvo lugar hasta la tercera noche en Debach […] cuando decidimos dar un paseo, en contra de las estrictas ordenanzas, por la campiña, a ver cómo era Inglaterra»,[2] recogió Robert Arbib en el libro de recuerdos que redactó durante la guerra. En ese momento, su batallón estaba acampado en tiendas en la zona del aeródromo que les habían enviado a construir, una loma llana y redondeada con estrechos caminos que convergían en la altura desde todas direcciones. Los serpenteantes pasos atravesaban elevados arbustos y discurrían al lado de campos de trigo, remolacha y patatas, que formaban cuadrados definidos a la perfección por setos y vallados de madera. Ocultas tras los matorrales había casas de campo de tejado a dos aguas y envueltas en rosales trepadores. Arbib y seis de sus compañeros aparecieron en la aldea de Grundisburgh; plantados en sus verjas –bajas y situadas entre los setos– los granjeros y sus esposas los saludaban con un gesto. Al llegar al corazón de la localidad, construido en torno a un bello manto de césped triangular, cruzaron un puente de madera que llevaba a la puerta de El Perro, la cantina local.

Entraron en el sombrío *pub* con vigas de madera y vieron que estaba casi vacío. La única concurrencia eran unos clientes habituales chapados a la antigua en la trastienda que fumaban en pipa y conversaban pausadamente en el incomprensible dialecto local. Para Robert Arbib, un neoyorquino de habla rápida, «la conversación rayaba la parálisis en la interacción social». Uno de sus amigos musitó: «Creía que esta gente hablaba inglés».

Tras un rápido vistazo, los soldados se acodaron en la barra y pidieron unas cervezas. «¿Es válido este dinero americano?», preguntó el tabernero, un tipo apacible de colorado rostro llamado Watson. Después de hablarlo, y de consultar con su mujer, les ofrecieron una tasa de cuatro chelines por dólar y acordaron

compensarlos si el cambio era más alto. Cuando se metieron las monedas grandes en los bolsillos, sintieron como si cargaran un peso muerto.

Probaron la cerveza amarga, la negra y la de malta, hasta que al fin optaron por la bebida del día, una cerveza ligera que era la única que coronaba el vaso con espuma. «Ahora son todas más o menos iguales –comentó secamente Watson–, calidad de guerra, ya sabe, bastante floja».

Era sábado por la tarde y, alrededor de las siete, el *pub* empezó a llenarse. Una muchacha llamada Molly se puso a tocar un viejo piano de pared y la cerveza comenzó a desaparecer más rápido «y con menos filosofía». Se había corrido la voz por el pueblo de que había unos americanos en El Perro y, a las ocho en punto, el local estaba abarrotado y el aire saturado de humo de pipa y embustes. «Todo el mundo gritaba, cantaba e iba de un lado para otro sosteniendo sobre la cabeza bandejas llenas de vasos mientras se abría paso entre la gente. La palabra "yanquis" estaba en boca de todo el mundo», recordó Arbib. La mayor parte de la conversación versaba en torno al aeródromo, que llevaría a Grundisburgh más estadounidenses, *bomber boys* que harían pagar a los *jerries* [alemanes] haber destruido grandes áreas de Ipswich, un centro portuario situado a unos pocos kilómetros al sur.

A última hora de la noche, Johnny Ludwig, un atrevido muchacho de Filadelfia, empezó a sonreír a una chica alta y bizca que estaba sentada al otro lado del local y ella le devolvió una sugestiva sonrisa. Una vieja aldeana sentada al lado de Johnny vio el intercambio y se inclinó para hablarle al oído. «Mantente lejos de esa casquivana, tiene mal nombre y mala reputación. Se descarrió casi el mismo día en que su marido se marchó a Oriente Medio. Lo sé. Soy su suegra»,

Johnny y sus compañeros invitaron a todo el mundo. La última ronda fue de cuarenta y siete bebidas, lo que, anunció Watson, era un récord para El Perro. En ese momento, Tom Stinson, el topógrafo jefe del batallón, un tipo alto y flaco, se subió a una mesa de roble, pidió silencio y empezó a dar un discurso de borracho, que comenzó como sigue: «¡Amigos, británicos y compatriotas!». Se tambaleó, tropezó y tiró algunos de los vasos de cerveza que Watson vigilaba con gran celo, aunque logró acabar lo que quería decir. Cuando lo hizo, una sonora voz se oyó entre la barahúnda. «¡Es la hora! ¡Por favor, caballeros! –anunció Watson–. ¡Dense prisa, por favor, es la hora!».[3]

Arbib y los suyos, en la puerta de El Perro, se despidieron de sus nuevos amigos. A la mañana siguiente, ninguno de ellos recordaba cómo habían podido volver, por aquellos caminos rurales tan oscuros, a su ciudad de tiendas sobre la colina.

El martes siguiente volvieron a El Perro. Había un cartel en la puerta: «No hay cerveza». El local estaba cerrado esa noche. Era la primera vez en sus 450 años de historia.

Constructores ambulantes

Edificar una base de bombarderos era una tarea ingente. Requería construir kilómetros de pistas de cemento, decenas de edificios de ladrillo y madera, centenares de cobertizos Quonset de chapa ondulada y hangares de acero del tamaño de campos de fútbol. Como observó el historiador regional, la construcción de una base de bombarderos pesados solía exigir «despejar 12 kilómetros de setos y 1500 árboles, excavar 300 000 metros cúbicos de tierra y, a continuación, construir 16 kilómetros de carreteras, 32 de desagües, 16 de canalizaciones, 10 de conductos de agua y 6 de alcantarillado. Las pistas requerían 130 000 metros cúbicos de cemento, los edificios 4,5 millones de ladrillos y las zonas de circulación 25 000 metros cúbicos de asfalto».[4] En Debach, el apresurado proyecto bélico de los ingenieros estadounidenses tuvo un alto precio: la destrucción de un espléndido tramo de campiña que Arbib, antiguo estudiante de biología, amaba recorrer a pie. No había tiempo de salvar la naturaleza; era necesario que todo aquello dentro de la zona mesurada y delimitada fuera nivelado por la maquinaria arrasadora de campos, que despejaría el camino para los bombarderos arrasadores de ciudades. Casas de campo con siglos de antigüedad, emplazadas en mitad del avance de las franjas de cemento, fueron derribadas con cadenas y reducidas a polvo por atronadoras máquinas más grandes y ruidosas que ningún otro vehículo terrestre que los locales hubieran visto nunca. «Fue como si una inundación cubriera un hermoso paisaje y luego retrocediera, dejando una tierra baldía y desolada desprovista de vida y movimiento»,[5] escribió Arbib en su diario.

Los granjeros protestaron y algunos de ellos expulsaban a los topógrafos militares armados con escopetas, pero estaban indefensos ante el coloso yanqui que enterró bajo 20 centímetros de hormigón la tierra que les daba de comer. «No les sentó muy bien que los americanos llegásemos y les destrozáramos su campiña»,[6] manifestó Bill Ong, del 862.º de Ingenieros, que estaban por aquel entonces construyendo una base en Glatton, en el vecino condado de Huntingdonshire. Lo que Arbib quería explicarles a los granjeros de Debach –y que nunca consiguió– era que las apisonadoras del batallón revertirían la rueda bélica aliada de la defensa a la ofensiva y ayudarían a aplastar a los alemanes y a traer a sus hijos de vuelta a casa desde tierras remotas.

Los trabajos prosiguieron en el aeródromo de Debach durante todo el húmedo y frío invierno. Aquí, y en más de un centenar de construcciones bélicas al norte y al este de Londres, fue una batalla contra el barro. «El lodo inglés –describieron los historiadores de la Fuerza Aérea– tiene infinitos grados y variantes, desde el fango acuoso a una masa gelatinosa con todas las propiedades del cemento rápido».[7] Al ver los árboles desnudos de hojas, la tierra pelada y los días cortos y sin sol, algunos hombres se preguntaban: «¿Para qué quieren

Inglaterra los alemanes?».[8]

Los diarios estadounidenses ensalzaron la construcción de las bases, que presentaron como un fabuloso ejercicio para vencer la guerra. «Por todos los verdes campos de Inglaterra, y desde el antelucano hasta última hora de la noche, los ingenieros estadounidenses vierten cemento y acero y sudor en uno de los proyectos de construcción más gigantescos jamás emprendidos en ningún lugar»,[9] decía el reportaje de *Stars and Stripes*. Así y todo, no había romanticismo en el trabajo duro y desalentador, por lo que no era fácil sostener la moral. Los estadounidenses vivían en tiendas o en cobertizos Nissen calentados por fuegos de carbón siempre insuficientes. Trabajaban en dos turnos de diez horas y comían en el campo para ahorrar tiempo. El trabajo empezaba antes de que hubiera «suficiente luz para ver»[10] y se prolongaba todo el día, «un constante reguero de camiones, conducidos por civiles, y cargados con grava, arena, cemento [y] escombros de las ciudades bombardeadas […] resonaba por los estrechos caminos y depositaban sus cargas en los depósitos que se elevaron sobre el paisaje formando pequeñas colinas». Grúas tan altas como las torres de las iglesias de la zona cargaban los camiones del batallón, que volcaban el cargamento en una enorme máquina de pavimentación. Los equipos de trabajo completaban unos 800 metros diarios de pista al día. Para el Día D, una unidad de ingenieros de Inglaterra había vertido cemento suficiente para tender una autovía de dos carriles a través del canal de la Mancha y había colocado ladrillos suficientes para construir el rascacielos más alto del mundo.[11]

La tarea más dura era la del equipo de cemento. Permanecía todo el día en una plataforma de madera vaciando sin cesar sacos de cemento de 45 kg en camiones que pasaban regularmente, uno por minuto. El polvo de cemento les cubría el rostro, penetraba en la ropa y se enterraba en la piel, lo que convertía a los hombres en «fantasmales autómatas de color gris verdoso».[12] Algunos soldados se dejaron crecer largas e hirsutas barbas para que el polvo no se les acumulara en la cara. Un reportero de *Yank* preguntó a uno de los reclutas por su trabajo. Este respondió: «Llámenos mulas y ya tiene su historia».[13]

Un día, a última hora de la tarde, los equipos de botas ennegrecidas asfaltaban una pista en Glatton. Vieron aproximarse una Fortaleza acribillada que volaba con un solo motor, en busca de un lugar donde hacer un aterrizaje forzoso. «Vimos cómo se estrellaba tras los árboles y todo el mundo echó a correr tan pronto como desapareció el avión»,[14] recordó Bill Ong. Cuando este llegó a los restos humeantes, todos los miembros de la dotación estaban empapados en sangre. «Acudieron todos, el carro de la carne [la ambulancia] y los camiones de bomberos […] y todo quedó en silencio mientras llevaban a la enfermería a esos pobres tipos. De repente, todo el barro, el frío, la lluvia y la humedad que teníamos que aguantar nos pareció poca cosa».

En junio de 1943, el mes en que la dotación del Memphis Belle partió de

Bassingbourn de regreso a Estados Unidos, 13 500 efectivos estadounidenses estaban trabajando en labores de construcción en todo el este de Inglaterra. Allí se les unieron 32 000 trabajadores civiles –muchos de ellos mujeres– reclutados de lugares tan lejanos como Gales, Escocia e Irlanda del Norte. Los hombres vivían en campamentos especiales, las mujeres eran reclutadas en casas de la región.

Al igual que los militares de todo el mundo, los batallones de ingenieros vivían para su tiempo libre. Los sábados se quitaban sus embarrados monos de trabajo, se ponían uniformes limpios de paseo y se dejaban caer sobre Ipswich en una larga hilera de camiones para «una noche de lo que sea».[15] Incluso en las veladas menos agitadas de Debach, al alguacil local –al que todos conocían como Mr. Moody– no le resultaba fácil manejar a una ruidosa banda de 700 hombres, muchos de ellos reclutados por el Ejército entre los oficios más peligrosos de Estados Unidos. Había obreros metalúrgicos que izaban acero en las torres plateadas de Manhattan y leñadores que abatían pinos descomunales en las espesuras de Michigan. «Por la noche había incidentes en las eras y tras los pajares y padres enfurecidos y muchachas tristes a las que había que enderezar de algún modo –rememoró Arbib–. Había grandes camiones americanos a gran velocidad por las carreteras de sentido único y esto significaba accidentes. Estaban los hombres que bajaban de la colina a El Perro, o La Corona o La Cabeza de Turco y que luego no sabían regresar. Pero Mr. Moody trabajaba sin cesar y con su tono mesurado y su educada paciencia, logró que las cosas mejorasen».[16]

Con el tiempo, la mayoría de la gente de los pueblos aceptó a los muchachos de la colina. Las familias los invitaban a su casa a la comida del domingo y algunos padres les permitieron tener citas con sus hijas solteras. Por su parte, a algunos yanquis les acabó por gustar Inglaterra. «Era inevitable»,[17] dijo Arbib.

En otras zonas de construcción hubo gestos especiales que ayudaron a aplacar a los lugareños. La unidad de Bill Ong organizó una gran fiesta para los niños de la aldea y, por invitación especial, para sus hermanas mayores. Transformaron dos cobertizos en sala de baile, llevaron una banda de la Fuerza Aérea, se colgaron paracaídas del techo y los muchachos de la cocina prepararon helado y se encargaron cajas de dulces del centro de intendencia. Fue en esta fiesta donde las chicas locales descubrieron que los mugrientos ingenieros que veían en los campos sabían bailar como los americanos que habían visto en las películas. «El *jitterbug* les parecía algo extraño a las chicas de campo –contó Bill Ong–, pero, qué demonios, pronto aprendieron a girar y dar vueltas y saltar con los más duchos. Antes, habíamos acomodado a doscientos niños y tuvieron una verdadera fiesta navideña [...] Papá Noel llegó en una excavadora decorada para la ocasión y todos recibieron regalos. Era todo un espectáculo ver a los casados, a algunos de los cuales la guerra los había separado de sus propios hijos, agacharse y ayudar a esos pequeños británicos a desenvolver sus regalos. Ese día comenzaron amistades que duraron hasta el final de la guerra y cuando los camiones hicieron cola frente

a los cobertizos para llevar a todo el mundo a casa era como si nunca hubieran existido los sentimientos negativos de antes».[18]

Hubo problemas, en su mayoría sexuales, y algunos de ellos gestionados con torpeza por los mandos del Ejército. Varias semanas después de la fiesta navideña de Glatton, algunas chicas del pueblo se presentaron en la oficina del oficial al mando. Se habían emborrachado en la fiesta y estaban embarazadas. Pero no podían recordar «qué había ocurrido […] ni con quién».[19] El oficial jefe organizó una colecta de socorro para la que cada soldado del campo debía contribuir con 10 dólares semanales hasta que se presentaran los culpables. Los hombres acabaron entregándose al capellán del batallón y este los convenció para que se casaran con las chicas. «Ni hablar –espetó el oficial al mando–. Esos tipos estaban bebidos y no sabían que iban a ser padres […] es mejor llevárselos lejos». Los culpables fueron trasladados a otro puesto y las muchachas, una de las cuales apenas tenía 16 años, nunca más volvieron a verlos.

«EL INGENIERO DEL EJÉRCITO –ESCRIBIÓ SAUL LEVITT, CORRESPONSAL DE *Yank*– es un constructor ambulante. Edifica y luego se marcha».[20] En abril de 1943, cuando el invierno por fin aflojó, el batallón de Robert Arbib fue transferido a la cercana Wattisham a convertir una instalación de la Royal Air Force en una base de cazas estadounidense. Un batallón de ingenieros afroamericanos fue destinado a finalizar el trabajo en Debach. Para entonces, la 8.ª Fuerza Aérea tenía casi cincuenta estaciones aéreas, suficientes para los nuevos grupos de bombardeo, unidades de reconocimiento y unidades de suministro que habían empezado a aterrizar en Inglaterra. A mediados de junio, había más de 100 000 aviadores estadounidenses en el Reino Unido, en comparación con los 30 000 del mes de diciembre anterior. El Día D habría, de media, una base aérea cada 12 kilómetros en Anglia Oriental. Esta amistosa invasión fue el mayor influjo de extranjeros que Gran Bretaña había experimentado hasta entonces; con la excepción de Londres, y de grandes puertos como Liverpool, no había grupos destacables de inmigrantes extranjeros en ninguna región de la homogénea Gran Bretaña.[21]

«Fuimos al *pub* de nuestro pueblo, El Hombre Verde, y allí estaban todos –recordó una mujer inglesa–. Si hubieran aterrizado de Marte no podríamos habernos sorprendido más».[22] Algunos británicos de verdad estaban escandalizados por su aspecto. «La pandilla tan variopinta que vino, había que verla para creerla»,[23] comentó un soldado británico con respecto a un grupo de aviadores estadounidenses llegados a Buttonwood, un gran centro de suministro y mantenimiento. «Llevaban ropas de todo tipo […] con sombreros [y] gorras de todas clases […] y lo que más nos chocó fue el equipo deportivo que traían. Había palos de golf, bates de béisbol, aparejos de pesca, balones de fútbol americano y toda clase de cosas que, sin duda, harían muy feliz a cualquier deportista. Uno no podía evitar preguntarse qué habían venido a hacer a nuestra

isla hambrienta de diversión, ¿ayudar en la guerra o competir en un certamen deportivo mundial?».

Las cifras eran abrumadoras. Anglia Oriental era una provincia independiente con apenas 1,7 millones de habitantes y solo cuatro centros urbanos, Norwich, Ipswich, Cambridge y Colchester, la ciudad más antigua de Inglaterra. Muy pronto, los estadounidenses superaron en número a los parroquianos que habitaban cerca de sus bases, a veces por cien a uno, y enseguida cambiaron el carácter y el color de estos lugares en otro tiempo serenos. «Nada en la vida los impulsa a revisar sus hábitos y creencias establecidas»,[24] comentó un observador de preguerra acerca del carácter introvertido de los pobladores de Anglia Oriental. Con la marcha de los batallones de construcción y la llegada desde Estados Unidos de decenas de miles de jóvenes aviadores, los usos establecidos quedaron amenazados. Los estadounidenses abarrotaban los trenes, los *pubs* y los cines, el ritmo de vida se aceleró y las expectativas de la gente dejaron de ser tan exiguas como sus ingresos. «Hasta el cielo dejó de ser pacífico»,[25] escribió Roger A. Freeman, en aquella época un colegial, que dedicó mayor parte del resto de su vida a publicar libros acerca de la 8.ª Fuerza Aérea.

Pointblank

El 10 de junio de 1943, la guerra aérea europea entró en una nueva fase. Era el inicio oficial de la Ofensiva Combinada de Bombarderos (Combined Bomber Offensive, CBO), con el nombre clave de Pointblank [a bocajarro]. Era el cumplimiento de la promesa que habían hecho Roosevelt y Churchill en Casablanca de lanzar una campaña anglo-estadounidense de «bombardeo las veinticuatro horas» que allanase el camino para la gran invasión. En mayo de 1943, en la Conferencia Trident, en Washington, los jefes del Estado Mayor Combinado –formado por los máximos líderes militares de Gran Bretaña y Estados Unidos– programaron, provisionalmente, el cruce del canal y la invasión de la Fortaleza Europa de Hitler para el 1 de mayo de 1944 y vincularon de forma directa la campaña de bombardeos aliados con dicha invasión, que recibió el nombre clave de Overlord. La directiva de Pointblank hacía de la Fuerza Aérea germana –sus aviones de combate, así como las industrias que los producían– el objetivo más importante de la CBO. Solo cuando la Fuerza Aérea alemana estuviera tan debilitada que no supusiera una amenaza contra la invasión por tierra, quedarían las fuerzas aéreas anglo-estadounidenses en libertad para iniciar el bombardeo sistemático de las otras industrias esenciales de Alemania.[26]

Algunos de los barones de los bombarderos tenían sus propios planes. Arthur Harris, un hombre al que el Ministerio del Aire británico le resultaba imposible de controlar, porque estaba causando tanto daño aparente –y aplaudido– al enemigo, siguió con su campaña de «reventar ciudades» e ignoró casi por

completo Pointblank hasta que Eisenhower le hizo entrar en vereda los meses previos al Día D. Por su parte, Harris tampoco coordinó mucho sus esfuerzos con la 8.ª Fuerza Aérea. Tal y como indicaba sin querer el término CBO, sería una ofensiva combinada, no integrada.

Spaatz también tenía sus propios planes, aunque no insistía en aplicarlos. Pese a que todavía estaba en el teatro mediterráneo, Arnold lo escuchaba y, por tanto, podía influir en las operaciones aéreas de toda Europa. Seguía creyendo que una invasión terrestre podría evitarse si los bombarderos aliados eran enviados en masa contra industrias vitales como el petróleo y el acero, de las cuales dependía la economía bélica alemana. Con todo, al contrario que Harris, ejecutó la decisión de los jefes del Estado Mayor Combinado sin quejarse en público, pues consideraba que no tenía otra opción. Por su parte, Ira Eaker estaba entusiasmado con la nueva directiva Pointblank. Encajaba con su convicción de que solo una campaña aérea, terrestre y marítima combinada podría derribar al régimen nazi. Estaba cada vez más convencido de que un programa a gran escala de bombardeo diurno dirigido a desmantelar la economía germana no podría iniciarse hasta que la Luftwaffe estuviera rota y derrotada. Había aprendido de «Billy» Mitchell que la destrucción de la fuerza aérea del enemigo era el requisito previo para una exitosa ofensiva de bombarderos.

Sin embargo, primero tenía que resolver algunos problemas con «Hap» Arnold, que había empezado a presionar a Eaker para que asignara más aviones de caza a misiones de escolta. El atractivo y audaz jefe del pequeño contingente de cazas de la 8.ª, el general Frank «Monk» Hunter, estaba despachando sus Thunderbolt en misiones de caza libre al otro lado del canal con intención de atraer a la Luftwaffe a combates de avión contra avión, pero Göring había ordenado a sus pilotos concentrarse en los bombarderos. Eran las misiones de escolta, no en las de caza libre, sostenía Arnold, donde la Luftwaffe podría ser hallada, combatida y destruida.

Arnold tenía razón al respecto, aunque no veía que él mismo era parte del problema, que iba mucho más allá de la táctica. Arnold albergaba un optimismo irreal en cuanto a las capacidades de combate del B-17. En Washington, daba «descabelladas informaciones acerca de lo que un B-17 podía hacer»,[27] según el testimonio posterior del secretario del Aire Robert Lovett. Pese a que había aceptado acelerar el programa para la producción de escoltas de largo radio de acción, no estaba ejerciendo fuerza suficiente. En opinión de Lovett, «sus palabras lo tenían atado de manos. Había dicho que lo único que necesitábamos era la Fortaleza Volante y eso era todo; muy pocos cazas podían mantener su velocidad». Sin embargo, como añadió con amargura Lovett, «los Messerchmitt no tenían absolutamente ninguna dificultad».

Tal vez la 8.ª necesitaba escoltas de largo alcance, le dijo Arnold a su equipo de Washington, pero Eaker no estaba logrando resultados porque no enviaba a las

misiones bombarderos suficientes, a pesar de los refuerzos que había recibido en primavera. Arnold no era consciente del problema de mantenimiento que padecía la 8.ª Fuerza Aérea. Eaker, un jefe de agresiva temeridad, no disponía de los equipos precisos de mantenimiento y reparación para mantener su flota de combate con efectivos máximos y unas de las razones de ello era la pobre planificación de Washington. Impulsivo, impaciente y aquejado de problemas cardíacos y desconectado de la situación sobre el terreno en Inglaterra, Arnold, a pesar de todo, no cedía. Presionó a Eaker para que destituyera a sus jefes de cazas y de bombarderos, a los que acusaba de «ir a lo seguro»[28] y de no estar dispuestos a aceptar grandes pérdidas con el envío de formaciones más numerosas de bombarderos y escoltas contra el enemigo. Ante el constante intercambio de telegramas destemplados entre un lado y otro del Atlántico, «empezó a parecer –recordó el ayudante de Eaker, James Parton– como si los generales Eaker y Arnold dedicaran más tiempo a pelearse entre ellos que a derrotar a los alemanes».[29]

El 1 de julio, Eaker relevó a Newton Longfellow del puesto de jefe de bombarderos de la 8.ª Fuerza Aérea. Fue reemplazado por el general de división Frederick Anderson, de 37 años, un jefe de aviación de agresiva vehemencia. Al mes siguiente, el general de división William E. Kepner, viejo amigo y compañero de vuelos de prueba de Eaker, asumió el mando de la fuerza de cazas de la 8.ª Fuerza Aérea. Eaker había cedido ante su jefe, pero le advirtió en una furibunda carta: «No soy un caballo que necesite cabalgar a golpe de espuela».[30] Las presiones de la guerra total estaban deshaciendo un vínculo profesional y de amistad forjado veinte años antes.

Eaker tenía otras preocupaciones. Temía que, si sus fuerzas potenciadas sufrían unas pérdidas más elevadas, esto provocaría presiones públicas y oficiales para desmantelar la 8.ª, que estaba consumiendo una porción cada vez mayor de recursos bélicos estadounidenses sin generar resultados acordes. «Una de mis principales inquietudes –le confesó a Arnold– es que nuestros partidarios oficiales en los niveles superiores, y el público que nos apoya, no tolere que suframos pérdidas en combate».[31] A continuación, hizo una acertada predicción: «Deberíamos admitir con franqueza que va a ser una batalla sangrienta. Ganará el bando que pueda cubrir sus pérdidas. En otras palabras, el bando que tenga más efectivos de reserva».

La factura del carnicero sería más elevada de lo imaginado. El verano y otoño del año 1943, la 8.ª Fuerza Aérea encajó tales pérdidas que agotó de forma peligrosa hombres y máquinas, dañó la moral de las tripulaciones supervivientes, le costó a Eaker su cargo y puso en duda la viabilidad de derrotar a Alemania desde el aire. Fueron los meses más sombríos de la historia del arma aérea de Estados Unidos. Un aviador estadounidense que volara durante esos meses en un bombardero pesado sobre Alemania tenía más o menos las mismas posibilidades

de supervivencia que un enfermo de «cáncer avanzado».[32]

Entrenamiento

El 381.er Grupo de Bombardeo fue una de las unidades enviadas a Inglaterra a toda prisa a sumarse a la gran ofensiva estival de Ira Eaker. Treinta y nueve veranos después, John Comer visitó el lugar de la estación del 381.º, ahora cubierto de maleza, al sur y al este de Cambridge. Comer sintió el peso del pasado: «Podía oír el ronco rugir de los motores de Fortalezas Volantes acelerando para el despegue en el frío húmedo que anuncia el amanecer de una mañana inglesa. Podía oler la mezcla de aceite y gasolina que inunda el aire cuando los motores tosían y arrancaban».[33] Sin embargo, sus recuerdos más nítidos eran los de sus antiguos camaradas, hombres con los que forjó vínculos inquebrantables de amistad en las bases de entrenamiento en Estados Unidos.

El viaje de John Comer a la Inglaterra en guerra comenzó un ventoso día de noviembre, once meses después de Pearl Harbor. Un comandante de marcadas facciones y pantalones planchados con precisión milimétrica, caminó hasta una tarima en un remoto aeródromo de Texas. Hizo una breve pausa para examinar a la audiencia: un grupo de reclutas novatos con rapado militar en formación en el patio de armas. Tras unos segundos, el comandante les dio un ardoroso discurso en el que describió la vida trepidante de un artillero aéreo. Cuando acabó, pidió a quien tuvieran agallas para el puesto que diera un paso al frente. Cincuenta hombres se presentaron voluntarios, entre ellos John Comer, de 32 años de edad.

Una hora más tarde, Comer estaba en el hospital de la base en espera de su examen físico. Diez años antes, el Cuerpo Aéreo no le había admitido por tener percepción de profundidad deficiente. Esta vez, el oficial examinador le informó de que sus resultados eran «bastante aceptables». La Fuerza Aérea necesitaba con urgencia ingenieros de vuelo, mecánicos de a bordo que también operaban en la torreta dorsal en un bombardero pesado. El doctor le preguntó: ¿quería ser ingeniero de vuelo? Nueve meses después, John Comer, un vendedor de fresadoras recién casado y graduado por la Universidad de Texas, se hallaba en la torreta de una Fortaleza Volante luchando a vida o muerte.

En 1938, el Cuerpo Aéreo del Ejército solo contaba con 21 000 oficiales y clases de tropa. En su etapa de mayor crecimiento, desde el día después de Pearl Harbor hasta el inicio de Pointblank, pasó de 354 000 a más de 2,1 millones de hombres, un incremento del 520 por ciento.[34] La clasificación, asignación y entrenamiento de esa inmensa cantidad de efectivos –1,8 millones en dieciocho meses– era una empresa abrumadora. Con el fin de conseguirlo, la Fuerza Aérea recurrió a los métodos de producción en cadena de Henry Ford. Los reclutas novatos que habían leído el manual oficial de reclutamiento de la Fuerza Aérea sabían lo que les esperaba. «El entrenamiento de la AAF –explicaba esta guía–

podría compararse a la producción de líneas de ensamblaje».[35]

Los *bomber boys* como John Comer recibían primero instrucción individual y después se entrenaban integrados en un equipo coordinado. Durante todo el proceso, el mayor enemigo era el tiempo. Con objeto de enviar hombres a ultramar con la mayor rapidez posible, la Fuerza Aérea rebajó sus exigentes requerimientos de preguerra. En enero de 1942, la edad mínima para los candidatos a oficiales descendió de 20 a 18 años y los reclutas ya no necesitaban dos años de formación universitaria: bastaba con superar un riguroso examen escrito. En los dos primeros años de la guerra, las dotaciones de centros de entrenamiento organizados a toda prisa, algunos de ellos auténticas ciudades de tiendas de campaña, despegaban de aeródromos a medio terminar y en aviones peligrosamente obsoletos. Las exigencias médicas y físicas –pese a que seguían siendo elevadas en comparación con los estándares del Ejército– también se rebajaron.[36] La Fuerza Aérea se enorgullecía de estar compuesta en exclusiva por voluntarios, aunque esto finalizó en diciembre de 1942, cuando el presidente Roosevelt rescindió todos los alistamientos voluntarios. No obstante, un recluta del Ejército podía seguir solicitando el ingreso voluntario en la Fuerza Aérea estadounidense, lo que permitió a los agresivos reclutadores seleccionar lo que el novelista John Steinbeck denominó «los mejores ejemplares físicos y mentales que produce el país».[37]

Los hombres se presentaban voluntarios por una serie interminable de razones, desde un intachable patriotismo a escapar de la infantería. Los jóvenes, aún desempleados y con las cicatrices psicológicas de la Gran Depresión, acudían atraídos por la perspectiva de un trabajo estable y un sueldo decente. Un alférez recién salido de la academia ganaba 1800 dólares anuales, con un suplemento del 50 por ciento por paga de vuelo, lo cual nos podría parecer una miseria, aunque no lo era si pensamos que el sueldo base de un general de cuatro estrellas era de 8000 dólares. Con todo, un número notablemente alto de voluntarios se sintió atraído por la Fuerza Aérea como resultado de un romance juvenil con la aviación. Criados durante la edad de oro de la aviación, tallaron modelos de aeroplanos con madera de balsa, siguieron la histórica carrera de Charles Lindbergh y se emocionaron con las hazañas aéreas acrobáticas en los espectáculos que los pilotos montaban en los aeropuertos locales.[38] Cuando Paul Tibbets tenía 12 años, subió a los cielos por primera vez en compañía de un intrépido piloto acrobático llamado Doug Davis, que pilotaba un biplano de carlinga abierta, hélice de madera y alas con cubierta de lona. David trabajaba para Curtiss Candy Company y le encargó a Tibbets la misión de lanzar desde el asiento posterior del aeroplano cajas de barritas de chocolate Baby Ruth atadas a diminutos paracaídas. Tras esa experiencia, Tibbets supo, explicó más tarde, «ninguna otra cosa podría satisfacerme».[39]

Para los aspirantes a oficiales de vuelo, el entrenamiento solía empezar en un

centro de clasificación de la Fuerza Aérea gestionado por doctores y psicólogos militares.[40] El propósito era determinar si un hombre podía ser autorizado a subir a un aeroplano de combate y con qué función. Los reclutas debían pasar una batería de pruebas de agudeza visual, aptitud mental, coordinación motriz y estabilidad psicológica. Sus puntuaciones, junto con sus preferencias personales y las necesidades de la Fuerza Aérea, determinaban la escuela de entrenamiento a la que eran enviados: piloto, navegante o bombardero. Las pruebas eran exigentes y más de la mitad de los hombres suspendía. La mayoría de los que eran calificados, injustamente, de «fracasos» o bien se presentaban voluntarios para ser artilleros aéreos o bien eran enviados a la infantería.

A los graduados se les llamaba «señor» y «cada vez que nos ven nos dicen que somos la flor y nata del país»,[41] escribió un cadete de aviación a su madre. Su formación solía empezar con un curso de orientación castrense de uno a dos meses, en el que el futuro aviador «aprendía a ser un soldado».[42] Había entrenamiento físico e instrucción, además de prácticas de tiro, guerra química, procedimientos militares e interpretación de cartografía. El entrenamiento físico era intenso: recorridos campo a través, carreras de obstáculos, calistenia y sesiones de levantamiento de pesas. Los cadetes marchaban en formación y entonaban canciones para llevar la cadencia y el himno del Cuerpo Aéreo del Ejército y había desfiles formales de todo el cuerpo de cadetes, con saludos con sable y revista, ejercicios que impartían un sentido del «espectáculo y un sentimiento de empeño común».[43]

Era el inicio del programa de entrenamiento más exigente, desde el punto de vista mental, de las fuerzas armadas estadounidenses. La selección y entrenamiento, en particular para los pilotos debían ser rigurosos. No estaban manejando un fusil, sino una enorme arma de gran complejidad, inmenso coste y capacidad destructiva. Antes de que un piloto recibiera sus alas y su despacho de alférez, pasaba por tres escuelas de vuelo –primaria, básica y avanzada– en tres bases independientes, donde cada curso de instrucción duraba unas nueve semanas (diez semanas en fases posteriores de la guerra). Después de eso, se les impartía un curso de posgrado de diez semanas. En este último nivel, los pilotos aprendían a volar las máquinas con las que irían al combate y los enseñaban a «matar, mutilar, quemar y destruir […] carentes de sentimientos».[44]

En la escuela primaria, los cadetes volaban en un biplano Stearman de dos plazas, con un instructor civil en el asiento trasero. (No había suficientes pilotos militares para el puesto). Para Richard C. Baynes, atleta estrella de una escuela de secundaria de Mansfield, Pensilvania, que no había subido a un aeroplano, fue la experiencia más tensa de su vida hasta ese momento. Sin embargo, se adaptó a volar con sorprendente facilidad y muy pronto ejecutó «acrobacias, ochos flojos, rizos y toneles rápidos […] era muy divertido».[45] Menos divertida que esta nueva experiencia en la tercera dimensión eran las clases teóricas. Los pilotos recibían

cursos de código Morse, navegación, meteorología, motores y piezas de avión, procedimientos de repostaje y lubricación, así como mantenimiento y reparación. También pasaban horas en entrenadores Link, simuladores de cabinas de aeroplano diseñados para enseñar a los pilotos a volar a ciegas con ayuda de instrumentos.

En el siguiente escalón del proceso, la escuela básica de vuelo, los alumnos aprendían a volar lentos cazas de preguerra con la asesoría de pilotos militares experimentados. Tras setenta horas de tiempo de vuelo, y más instrucción teórica, los estudiantes eran asignados a entrenamiento en monomotores –cazas– o en bimotores –bombarderos–. Allí, el ambiente era «más relajado»,[46] recordó Richard Baynes. Los cadetes seguían formando y marchando para ir a las clases, pero había menos trabajo académico y «las posibilidades de que nos expulsaran eran mínimas, con lo que podíamos concentrarnos en los puntos más sutiles del vuelo y la navegación». Hacían vuelos de larga distancia y se les enseñaba a aterrizar un bombardero con un solo motor. Eso hacía todo más peligroso. En 1943, hubo más de 20 000 accidentes de importancia en las bases de las Fuerzas Aéreas del Ejército en Estados Unidos continental, en los que perecieron 5603 aviadores. En el transcurso de la contienda, unos 15 000 aviadores murieron en bases de entrenamiento de Estados Unidos y el extranjero. En la base de la Fuerza Aérea de MacDill, Florida, las dotaciones de bombarderos inventaron un siniestro pareado para describir la situación: «Uno al día en la bahía» [*One a day in Tampa Bay*].**[47]

La semana posterior al Día de Acción de Gracias de 1943, Richard Baynes finalizó su entrenamiento y recibió su despacho de alférez de las Fuerzas Aéreas del Ejército. En el momento en que recibió sus alas de plata, el alférez Baynes tenía sobrados motivos para sentirse orgulloso y afortunado. Casi un 40 por ciento de los cadetes que entraron en el curso de instrucción de pilotos durante la guerra –más de 124 000 hombres– fue expulsado o se mató en accidentes de entrenamiento. Baynes formaba parte de la que muy pronto se convirtió en la fuerza aérea mejor entrenada del mundo.

Los hombres que se graduaban en la escuela de navegantes y bombarderos estaban tan orgullosos como los pilotos de nuevo cuño. Elmer Bendiner, un muchacho judío de Brooklyn, Nueva York, celebró su graduación en la escuela de navegantes comprándose una gabardina beis a la última y un par de «pinks», los desenfadados pantalones de paseo de los oficiales de las Fuerzas Aéreas del Ejército. «Me regalaron un juego de tarjetas de visita con mi nombre y rango […] ya estaba listo para la guerra».[48]

Bendiner, que se había graduado un año antes que Baynes, fue enviado en los comienzos del invierno de 1943 a Sioux City, Iowa, donde cubrió la última vacante de la última dotación del recién formado 379.º Grupo de Bombardeo, que se preparaba a toda prisa para su envío a ultramar. Fue asignado a un avión

llamado Tondelayo, en honor de un personaje interpretado por la deslumbrante Hedy Lamarr en la película de 1942 *White Cargo*. Cuando sus compañeros y él salieron hacia Inglaterra, ya se consideraban familia. «Fue en el Tondelayo –escribió Bendiner– donde se forjaron nuestras lealtades».[49]

Richard Baynes entró en guerra un año más tarde. En el verano y otoño de 1943, con el incremento alarmante de bajas, un número cada vez mayor de tripulaciones llegó a Inglaterra no como miembros de grupos de bombardeo formados en Estados Unidos, sino como reemplazos para grupos diezmados como el 379.º de Bendiner, que volaría más misiones y largaría más bombas que ningún otro grupo de la 8.ª. Tras tomar tierra en el oeste de Inglaterra, esas dotaciones se presentaban a un depósito de reemplazos, donde los asignarían a grupos de bombardeo desangrados por las pérdidas.

Los grupos de bombardeo como el de Bendiner habían completado su entrenamiento final como una sola unidad en Estados Unidos –tanto dotaciones de tierra como personal de vuelo– y, a su llegada a Inglaterra, tomaron posesión de bases aéreas preparadas a propósito para ellos. Los bombarderos del 379.º empezaron a tomar tierra en el aeródromo de Kimbolton, en Cambridgeshire, a finales de mayo de 1943, el mes antes de que los primeros aeroplanos de otro nuevo grupo, el 100.º, aterrizaran en Thorpe Abbotts, el octavo grupo que la 8.ª Fuerza Aérea despachaba a Gran Bretaña. La Fuerza Aérea había etiquetado al 100.º de unidad indisciplinada y revolucionaria, un problema para el coronel Curtis LeMay, que acababa de recibir el mando de la nueva 4.ª Ala de Bombardeo, en la que volaría el 100.º Grupo.

El 100.º Grupo de Bombardeo

Una semana después de que Japón bombardeara Pearl Harbor, Harry Crosby dejó el máster en letras de la Universidad de Iowa y se alistó en el Cuerpo Aéreo del Ejército; dejaba atrás a una chica de la que se había enamorado, aunque esta no mostrara mucho interés por él. Unas pocas semanas más tarde, lo expulsaron de la escuela de pilotos y le enviaron a recibir entrenamiento de navegante. Cuando recibió su barra dorada*** y sus alas fue destinado al 100.º Grupo de Bombardeo y le dijeron que volaría en aparatos B-17. El primero que vio aterrizar se estrelló y perecieron todos los que iban a bordo.

Los pilotos eran John Brady y John Hoerr y el bombardero Howard «Hambone» Hamilton, un chico de pueblo con cara redonda de Augusta, Kansas. En la parte trasera del bombardero había un grupo políglota. El ingeniero, Adolf Blum, era un granjero del norte del estado de Nueva York que hablaba con un fuerte acento germano. El servidor de la torreta de bola, Roland Gangwer, era un católico polaco. Uno de los ametralladores laterales, Harold Clanton, era medio indio nativo y el otro artillero lateral, George Petrohelos, un griego de Chicago.

El operador de radio, Saul Levitt, era un judío de la ciudad de Nueva York, antiguo reportero que había cubierto las famosas investigaciones contra el hampa de Thomas Dewey, y el artillero de cola, recordó Crosby, parecía cambiar cada semana.[50]

Cuando John Brady miró por primera vez a su tripulación en la oscuridad de la madrugada, sonrió y les dijo que no le impresionaban en absoluto. «Volvió a sonreír y nos cayó bien en el acto –rememoró Crosby–. Antes de la guerra tocaba el saxofón en una de las bandas de Bunny Berigan».[51]

El 100.º, comandado por el coronel Darr «Pappy» Alkire, un veterano de los B-17, se entrenó breve tiempo en Boise, Idaho, y en Walla Walla, Washington, antes de ser enviado a los desolados salares de Wendover, Utah, en diciembre de 1942. Llegó allí con solo cuatro baqueteados B-17 fuera de servicio y con algunas dotaciones de tierra entrenadas a toda prisa «que se acercaron a los monstruos con impaciente ignorancia»,[52] redactó uno de los cronistas del grupo. Algunos hombres jamás habían visto antes un B-17, aunque, por fortuna, muchos de ellos tenían experiencia como mecánicos. Kenneth Lemmons, un voluntario de 19 años de Pocahontas, Arkansas, dejó la escuela en noveno curso para ayudar a su padre en la granja familiar. «En la granja hacíamos todo el trabajo mecánico [...] por lo que, para mí, la mecánica era algo natural».[53] El sargento Lemmons, un jefe de vuelo a cargo de quince hombres, ayudaba a los menos experimentados a mantener en condiciones de vuelo los aviones asignados al 100.º Grupo, que eran pocos. «Los hombres de las dotaciones de tierra son la columna vertebral de esta unidad –aleccionó el coronel Alkire a sus nuevos efectivos–. Sin [ellos], las divas voladoras no valen un comino».[54]

Durante esa misma semana llegaron más bombardeos y tripulaciones y, muy pronto, los escuadrones despegaron para efectuar ejercicios de entrenamiento. Todos los tripulantes necesitaban mejorar porque su entrenamiento en Wendover, Utah, había sido tan inadecuado que el 100.º estuvo a punto de no llegar a la guerra.

El día de Año Nuevo, el 100.º se trasladó de Wendover a Sioux City, Iowa. El personal de tierra, que viajaba en trenes militares, llegó antes que los aviadores, que se vieron demorados por lo que denominaron una «gira de aeródromos», la mayoría, para mayor comodidad, situados en las localidades de residencia de los aviadores. Al sobrevolar su antiguo vecindario de Mineápolis, un artillero decidió enviar una nota a sus padres. La ató a una llave inglesa y la dejó caer desde 3000 metros. Los censores militares se la devolvieron a Alkire, con el comentario de que el país estaría más seguro cuando el 100.º estuviera en Europa.[55]

Sioux City tenía que ser la etapa final del entrenamiento estadounidense del 100.º Grupo, pero este recibió la mala noticia de que no había obtenido certificación para el combate en ultramar. La Fuerza Aérea se planteó por un

tiempo disolver el 100.º Grupo. Las tripulaciones aéreas fueron enviadas a ocho bases independientes por todo el oeste de Estados Unidos a recibir entrenamiento adicional. Permanecieron dispersas tres meses, mientras las dotaciones de tierra acampaban en la base aérea del Ejército en Kearney, en el oeste de Nebraska.

A finales de marzo, Alkire recibió la orden por la que había estado rezando: debía reagrupar su unidad para ser enviados a ultramar. El 20 de abril, todas las dotaciones originales estaban en Kearney, ansiosas por hacer un último vuelo de entrenamiento a San Francisco. Fue un desastre. Catorce de los treinta y siete aparatos no lograron llegar a destino. Algunos pilotos reportaron tener problemas de motor y habían aterrizado en las localidades de sus novias. Una dotación fue hasta Smyrna, Tennessee. El vuelo le costó a Alkire el mando y al comandante Johnny Egan que lo degradaran de segundo jefe a comandante de escuadrón. El coronel Howard Turner, uno de los asistentes de «Hap» Arnold, asumió el mando temporal del 100.º Su única misión era llevar al grupo a Inglaterra sin incidentes.

A las órdenes de Turner, las tripulaciones recibieron el nuevo B-17F, el último modelo de Fortaleza, y los enviaron a Wendover, Utah, para más entrenamiento. De regreso a Kearney, se cancelaron todos los pases y los jefes de unidad permitieron a sus subordinados que se emborracharan como cubas en los barracones; los hombres comprendieron que iba a ser «el vuelo a la guerra».[56] Se verificaron los registros, se repartieron nuevos uniformes de vuelo y, el 27 de mayo, con Turner en el avión de cabeza, los cuatro escuadrones del 100.º Grupo, uno de ellos liderado por Gale Cleven, despegó con destino a Bangor, Maine, escala en el vuelo transatlántico.

Algunos muchachos dejaron atrás novias recientes. Harry Crosby se casó con la chica a la que había estado persiguiendo en Iowa City, después de que ella le escribiera para decirle que volvía a estar interesada en él. Mientras estuvo en Inglaterra, su esposa compartió apartamento con dos de las mujeres de sus compañeros de escuadrón, el teniente Howard Hamilton y el capitán Everett «Ev» Blakely. A su retorno a Pocahontas, Arkansas, en su último permiso, el sargento Ken Lemmons desposó a su prometida, Fonda, y la llevó a Kearney, donde la alojó en un hotel el escaso tiempo que les quedaba para estar juntos. Cuando recibió orden de ir a ultramar, la envió de vuelta al nordeste de Arkansas, donde vivió con los padres de Lemmons los siguientes dos años y medio. «Fue –dijo él– una difícil despedida para dos jóvenes recién casados».[57]

Los cerca de 1500 hombres del escalón de tierra dejaron Kearney a primeros de mes. Desde allí, fueron en tren a Camp Kilmer, Nueva Jersey, que podía verse desde los rascacielos de Manhattan. Entonces, una lluviosa mañana de finales de mayo, cerraron las puertas de la base, el mundo quedaba fuera y, después de solo siete meses de entrenamiento, el personal de tierra del 100.º Grupo embarcó en malolientes trenes de tropas con destino a Hoboken, Nueva Jersey. Desde allí cruzaron al otro lado del río Hudson, entre interminables hileras de buques de

guerra anclados, hasta un largo muelle con un enorme techo abovedado. Les esperaba allí con silenciosa grandiosidad el transatlántico Queen Elizabeth de la compañía Cunard White Star, ahora uno de los buques de Su Majestad, vestido con su apagado uniforme bélico. «Era una nave tan enorme –recordó uno de los hombres–, que todo lo que podías ver eran sus costados color pizarra».[58]

La tarde siguiente, los remolcadores portuarios la sacaron de su grada. La nave viró y apuntó su proa majestuosa al mar, con un cargamento de almas de un tamaño equivalente al de una ciudad de pequeño tamaño. Sin embargo, todo lo que experimentaron los cerca de 15 000 soldados fue el poderoso movimiento del enorme buque. Los hombres estaban confinados en sus mohosos alojamientos bajo cubierta, sin saber adónde se dirigían.

En alta mar, los marineros empezaron a cubrir ojos de buey y ventanas para evitar ser detectados por los *U-boote* germanos y el gran buque «se fundió con la noche que lo envolvía»,[59] escribió Jack Sheridan, camillero en el 100.º Grupo. El Queen Elizabeth necesitó ocho días para cruzar el océano, pues cambiaba de rumbo cada tres minutos, con los vigías pegados a sus binoculares, escrutando las negras olas en busca de periscopios. La navegación en zigzag del transatlántico provocó mareos en los hacinados y malolientes alojamientos bajo cubierta, donde la tropa tenía asignada una litera por cada dos hombres; tenían que pasar doce horas en la litera y doce horas fuera. Los oficiales dormían en literas de tres camas alineadas una sobre otra. Dieciocho personas se apiñaban en un camarote diseñado para dos. Los hombres, sin mucho que hacer, se dedicaban a jugar al *blackjack*, a los dados o al faro; muy pronto, narra Sheridan, «todo el barco quedó atrapado en una oleada de juego. Era imposible deambular por el barco y no tropezarse con una partida de algún tipo en cada una de las salas y pasillos».[60]

La nave arribó a las rocosas costas de Escocia y amarró en Greenock en la mañana del 3 de junio de 1943. Los hombres bajaron por las pasarelas a las lanchas fluviales para llegar hasta la orilla; les recibió en el muelle una banda de triste aspecto que interpretaba *Take Me Back to New York*. Tras un tentempié de té y donuts servido por damas escocesas, el personal de tierra del 100.º Grupo viajó en tren hasta una parada llamada Diss. «Los graciosos de la unidad –escribieron los historiadores oficiales del grupo– no tardaron mucho en vocear "Dis is Diss"****»,[61] que pronto se convirtió en la cantinela habitual de la tropa cuando regresaba desde Londres.

En la estación subieron en camiones, que, tras pasar junto a un *pub* llamado La Cabeza del Rey, los llevaron a un villorrio encajado tras la base, una antigua estación de la RAF que estaba aún en construcción. Desde los maizales de Nebraska al «umbral de los nazis»[62] en unas pocas y rápidas semanas; fue, dijo Sheridan, «todo un salto».

Esa primera noche en Thorpe Abbotts alguien del cobertizo de Lemmons encendió la radio y los hombres oyeron una emisión de Berlín. Era Axis

Sally,***** la tristemente célebre propagandista nazi, que se dirigía en persona a los hombres del 100.º para darles la bienvenida a Inglaterra. «Habéis cometido un error. Esta no es vuestra guerra. ¿Por qué morir por Inglaterra? Volved a casa».[63]

El 9 de junio, llegaron las tripulaciones de bombarderos, dieron vueltas sobre el campo y se posaron con gran estruendo. «Toda la familia volvía a estar junta –manifestó Sheridan–. Y, esta vez, para la acción».[64]

La llegada de los bombarderos causó sensación entre los lugareños. «Un día volvía en bicicleta de la escuela y empezaron a llegar. Aterrizaron muchos y muy rápido, cada poco tiempo –recordó Gordon E. Deben, por aquel entonces un muchacho de 12 años que vivía en una granja al lado de la pista–. Yo estaba cerca del final de la pista principal y se me puso la carne de gallina. Quería ir a casa, pero me daba miedo pasar por debajo de ellos, pues iban muy cerca del suelo».[65]

Tomaron tierra todos los aeroplanos del 100.º excepto uno, la Fortaleza pilotada por John Brady. En el tramo final de su vuelo sobre el Atlántico, Harry Crosby cometió un error de navegación y no encontraron Inglaterra. Tras casi sobrevolar la Francia ocupada, cambiaron de rumbo y dieron con la gran isla, pero el tren de aterrizaje se congeló e hicieron un aterrizaje forzoso en una pista de la escarpada costa occidental de Inglaterra. Nadie resultó herido, ni siquiera la nueva mascota de la tripulación, Meatball [albóndiga] un husky que habían secuestrado en Islandia. «La campiña tenía un aspecto pacífico –recordó el operador de radio Saul Levitt–, aunque sabíamos que era la puerta de entrada a un continente angustiado».[66]

Sin perder tiempo, la dotación tomó un tren a Diss. Los hombres estaban sentados en la caja de un camión cuando se detuvo ante dos policías militares de cascos blancos que custodiaban lo que parecía la entrada a un recinto ganadero. Crosby miró a su alrededor y vio que se hallaban en una granja, un tipo extraño andaba por el campo con una yunta de caballos. Pensó por un momento que estaban en el lugar equivocado, hasta que vio a un grupo de soldados estadounidenses que se pasaban una pelota delante de una larga cadena de cobertizos Nissen. Era esto; estaban en la guerra.

Sus alojamientos eran los habituales cobertizos Nissen: planchas prefabricadas de contrachapado, atornilladas en forma de medio cilindro y pintadas de un desvaído marrón oliva. Los suelos eran placas de cemento y las cabañas se caldeaban con pequeñas estufas de carbón, con salidas de ventilación que recorrían los tejados. Unas pocas bombillas de baja potencia colgaban de cada techado. Las cabañas estaban dispersas en grupos reducidos, llamados sitios, organizados por escuadrón y los techos redondos hacían que toda la base pareciera «una colonia de constructores de montículos».******[67] Cada cabaña de oficiales albergaba a ocho oficiales, los mandos de dos dotaciones de bombarderos, cada uno con catre propio; los sargentos artilleros dormían en

literas en cabañas más grandes con capacidad para un máximo de tres docenas de hombres. De modo que tanto oficiales como tropa dormían en la cercanía física de la tripulación de un submarino, en un tubo partido que hedía a humo de cigarrillo, sudor y ropa sin lavar.

La tripulación de Crosby compartía su cabaña con el navegante Frank D. Murphy y el resto de oficiales de esa dotación, comandada por el capitán Charles B. Cruikshank, un natural de Nueva Inglaterra delgado y directo que se manejaba con imperturbable seguridad.[68]

Ninguno de los cobertizos tenía canalizaciones. Había un edificio con letrinas y lavaderos en cada área de residencia de escuadrón, pero los de los mecánicos no tenían agua caliente. Esto causó irritación, al igual que la pretensión de los jefes de escuadrón de inspeccionar los barracones de la tropa. Como recordó Ken Lemmons: «Todos nosotros, los sargentos mayores, nos reunimos y le dijimos que dejara en paz nuestros cuatro barracones. Teníamos que trabajar en todo momento, noche o día. Más de una ocasión había que hacerlo toda la noche [...] por lo que no permitimos a ningún otro entrar en nuestros barracones. Cuando tenías la oportunidad de dormir la aprovechabas y los oficiales fueron listos y no insistieron en el tema [...]oficiales y tropa eran como hermanos. No había rangos [...] en la zona de combate».[69]

En Thorpe Abbotts había tres pistas entrecruzadas, con plataformas de cemento a los lados, una por cada aeroplano aparcado. Junto a estas, los mecánicos montaban tiendas de lona, refugios sin calefacción para cuando trabajaban en los aviones de madrugada, antes de que despertaran a las tripulaciones. Cerca de allí, en el extremo de una zanja de drenaje, Ken Lemmons y los mecánicos construyeron, con cajas de bombas, retretes «de un agujero» para hacer sus necesidades. Lemmons era uno de los cinco jefes de equipo, a cargo de cinco bombarderos, colocados en tarimas de ocho por once, situadas cerca de la torre de control con forma de caja. «Las plataformas eran nuestra oficina, nuestro epicentro y a lo que dedicábamos nuestra vida mientras permanecimos en Thorpe Abbotts».[70]

Las plataformas estaban a kilómetros de distancia de los alojamientos de los mecánicos, puesto que la base y los aviones estaban muy dispersados para minimizar los daños de las incursiones ocasionales de la Luftwaffe. Muy pronto, los hombres empezaron a ir al trabajo en bicicletas adquiridas en la zona. Para hacer casi cualquier cosa en Thorpe Abbotts –desde darse una ducha a comer algo– tenías que montar en bicicleta.

DENTRO DEL PERÍMETRO DE LA BASE HABÍA UN PEQUEÑO PUEBLO, UPPER Billingford, que nunca había estado cercado. El primer domingo, centenares de lugareños acudieron a pie o en bicicleta, y madres con carritos de bebé, para ver las imponentes Fortalezas, muchas de ellas estacionadas a escasos metros de una

vía de entrada a la base, con sus grandes secciones de cola que se cernían sobre la carretera. Algunos muchachos del pueblo se metieron en una zanja al borde del camino para echar un vistazo a las ametralladoras ventrales del bombardero. Un miembro del personal de tierra los vio y les dejó sentarse en los controles. A partir de ese momento, los chicos venían pedaleando a la base todos los días después de la escuela y jugaban en los aviones que no tenían que volar. En los días que se servía helado de postre, los mecánicos los colaban en su comedor y los chicos comían en grandes mesas al lado de los estadounidenses.

La mayor parte de los granjeros locales eran aparceros de *sir* Rupert Mann, cuya familia nobiliaria poseía en la región grandes extensiones de tierras desde hacía siglos. Trataban con los hombres e invitaban a sus favoritos a comer sopa y estofado en sus casas de campo apenas iluminadas. Algunas noches, llamaban a las puertas de las casas muchachos solitarios con sus gorros de aviador y pedían pasar para charlar un rato y compartir una pipa en la cocina con el hombre de la casa.

Cuando las lluvias cesaban y la niebla se despejaba, los hombres recorrían la zona en bicicleta en su tiempo libre en busca de *pubs* y chicas. Esto podía ser peligroso, pues los estadounidenses no sabían usar el freno manual inglés. Como relató Andy Rooney: «El número de aviadores americanos que ha tratado de frenar con los pedales […] es exactamente el mismo que el de aviadores estadounidenses llegados a Inglaterra».[71] Ken Everett, que vivía al lado de la base, juró que en Thorpe Abbotts hubo tantos aviadores heridos en accidentes de bicicleta como en aviones de guerra. «Montaban como locos y tenían accidentes impresionantes. Al parecer, cada día la ambulancia llevaba a uno al hospital. Podías verlos en los *pubs*, grupos enteros, vapuleados y entablillados y pensabas que venían de una misión».[72]

Los aviadores no tenían mayor problema para conocer e impresionar a las chicas de las granjas locales, pero a los hombres de las aldeas les resultaba más difícil acercarse a los estadounidenses. «Tenían un montón de dinero –recordó John Goldsmith, un joven conserje de hotel– y destacaban con sus uniformes elegantes y bien cortados. Nuestros padres vestían botas de cordones cubiertas de lodo, pantalones anchos y viejos sombreros y reservaban la ropa de los domingos, doblada en cajas al lado de la cama, para bodas y funerales. Incluso nuestros soldados, con sus desgarbados uniformes de pesada lana, parecían descuidados en comparación con los estadounidenses. Como es natural, los yanquis se llevaban a las mejores chicas».[73]

La conducta castrense de los estadounidenses, nada formal, ofendía a algunos británicos, cuyas fuerzas armadas tenían una rígida estratificación y sus mandos rara vez socializaban con la tropa. «Imagínate ir a combatir a una guerra y tratar a tus oficiales de “compadre”»,[74] comentó mordaz un inglés.

«Lo que nos molestaba a muchos de nosotros –contó John Goldsmith–, era

que la mayoría de los yanquis usaba polvos de talco, lo cual nos parecía un poco afeminado. Y que eran tremendamente ruidosos. Sin embargo, con el tiempo, solo podían caerte bien. Tan amigables, siempre dispuestos para charlar; lo que nos impresionó es que nunca hablaban de sus misiones».[75]

«En cierto modo, no les cogimos cariño hasta que empezaron a morir. Echábamos de menos a los muchachos que no volvían y lo sentíamos por sus compañeros, pues sabíamos lo escasas que eran sus posibilidades de sobrevivir. No podías evitar sentir pena por ellos. Yo tenía 15 años en 1943 y un montón de yanquis apenas eran tres o cuatro años mayores que yo, algunos ni siquiera aparentaban mi edad».

Los hombres del 100.º Grupo se entrenaban casi cada día y algunos bebían casi todas las noches. Los que, como Gale Cleven, no iban a los *pubs* permanecían en sus mal iluminados cobertizos hablando de las chicas que habían dejado atrás y de la guerra que les esperaba. Todo el mundo se preguntaba cómo sería. «Me han dicho que los *Krauts* agujerean los paracaídas –dijo uno de los tripulantes de Brady–. Aunque consigas ponerte el paracaídas, te lo cosen a balazos para que no tengas ninguna oportunidad».[76]

Mientras los hombres fumaban y hablaban bajo techos empapelados de recortes de bellezas de Hollywood, los pájaros de guerra de las pistas esperaban, «como otras tantas bestias»,[77] su primer día de acción.

NOTAS

1 Todas las citas proceden de Arbib, R. S. jr., 1946, 1-5, 9-13, 21.
2 *Ibid.*
3 *Ibid.*
4 Brown, R. D., 1986, 85.
5 Arbib, R. S. jr., *op. cit.*, 18-19.
6 Bill Ong, en Hale, E. R. W. y Frayn Turner, J., 1983, 79.
7 *Target*, 78.
8 Bill Ong, en Hale, E. R. W. y Frayn Turner, J., *op. cit.*, 79.
9 Bud Hutton, «American Engineers Rush to Build Bases for Bombers Across England», *S&S*, 5 de septiembre de 1942, 5.
10 Arbib, R. S. jr., *op. cit.*, 50-51.
11 Para el Día D: Saul Levitt, «The Army's Gypsy-Builders», *Yank*, 19 de marzo de 1944, 5.
12 Arbib, R. S. jr., *op. cit.*, 50.
13 Citado en Saul Levitt, «The Army's Gypsy-Builders», *Yank*, 19 de marzo de 1944, 4.
14 Bill Ong, en Hale, E. R. W. y Frayn Turner, J., *op. cit.*, 81-82.
15 Arbib, R. S. jr., *op. cit.*, 53; las impresiones inglesas de los estadounidenses se recogen en diarios conservados en el Mass-Observation Archive, [en adelante MO-A].
16 Arbib, R. S. jr., *op. cit.*, 26-27.

17 *Ibid.*, 21.
18 Bill Ong, en Hale, E. R. W. y Frayn Turner, J., *op. cit.*, 80.
19 *Ibid.*
20 Saul Levitt, «The Army's Gypsy-Builders», *Yank*, 19 de marzo de 1944, 5.
21 Invasión amistosa: Gardiner, J., 1992, 67.
22 Citado en Longmate, N., 1975, 91.
23 *Ibid.*, 88.
24 Citado en Brown, R. D., 1980, 7.
25 Citado en Longmate, N., *op. cit.*, 149.
26 Pointblank: «Combined Bomber Offense Plan», Arnold MSS; AAF, vol. 2, 665.
27 Citado en Parton, J., 1986, 279.
28 Arnold al general Frank Andrews, 26 de abril de 1943, Arnold MSS.
29 Parton, J., *op. cit.*, 277.
30 Eaker a Arnold, 29 de junio de 1943, Eaker MSS.
31 *Ibid.*
32 Peaslee, B. J., 1964, 151.
33 Todas las citas de Comer proceden de Comer, J., 1989 (1986), ix-xii.
34 Crecimiento de la Fuerza Aérea: Fuerzas Aéreas del Ejército de Estados Unidos, 1944, 42.
35 "AAF training": *ibid.*, 116.
36 Requisitos médicos y físicos: AAF, vol. 7, 516.
37 Steinbeck, J., 1942, 32.
38 Edad de oro de la aviación: Gordon W. Weir, «Navigating Through World War II», manuscrito inédito, ME, 7; McCarthy, D., 1991, 60-66.
39 Tibbets, P. W., 1998, 21.
40 Centro de clasificación de la Fuerza Aérea: Richard C. Baynes, «Replacement Crew», manuscrito autoeditado, ME, 4.
41 Carta sin fecha, «The Military Career of 1st Lt. Kenneth O. Shrewsbury», manuscrito, ME.
42 Fuerzas Aéreas del Ejército de Estados Unidos, *op. cit.*, 103.
43 Citado en Ambrose, S. E., 200, 60.
44 Peaslee, B. J., *op. cit.*, 28, 36.
45 Richard C. Baynes, *op. cit.*, 10.
46 *Ibid.*, 18.
47 Murray, W., 1985, 177.
48 Bendiner, E., 1980, 38.
49 *Ibid.*, 56, 59.
50 La tripulación de Crosby: Crosby, H. H., 1993, 33.
51 *Ibid.*
52 Callahan, J. F. (ed.), 1947, 6.
53 Entrevista con Kenneth Lemmons, 28 de julio de 1988, Airpower Heritage Museum, [en adelante AHM].
54 Callahan, J. F. (ed.), *op. cit.*, 6.
55 Día de Año Nuevo: Le Strange, R. y Brown, J. R., 1989, 3.
56 Peaslee, B. J., *op. cit.*, 41.
57 Lemmons, K., Goodman, C. y Riddling, J., 1999, 23.
58 Sheridan, J. W., 1946, 39-40; Peaslee, B. J., *op. cit.*, 39.
59 Sheridan, J. W., *op. cit.*, 42.
60 *Ibid.*, 43.

61 Callahan, J. F. (ed.), *op. cit.*, 14.
62 Sheridan, J. W., *op. cit.*, 46.
63 Lemmons, K., Goodman, C. y Riddling, J., *op. cit.*, 27.
64 Sheridan, J. W., *op. cit.*, 50.
65 Entrevista del autor con Gordon E. Deben, 11 de julio de 2002, Thorpe Abbotts, Inglaterra.
66 Saul Levitt, «Diary of a Flying Fortress Radio Operator», *Yank*, 21 de noviembre de 1943, 4.
67 Levitt, S., 1951, 86.
68 La tripulación de Crosby: Murphy, F. D., 2001, 54, 83.
69 Entrevista con Kenneth Lemmons, AHM; Lemmons, K., Goodman, C. y Riddling, J., *op. cit.*, 28.
70 Lemmons, K., Goodman, C. y Riddling, J., *op. cit.*, 32.
71 Hutton, O. C. [Bud] y Rooney, A. A., 1944, 23.
72 Entrevista del autor con Ken Everett, 10 de julio de 2002, Thorpe Abbotts, Inglaterra.
73 Entrevista del autor con John Goldsmith, 10 de julio de 2002, Thorpe Abbotts, Inglaterra.
74 Brown, R. D., 1988, 161.
75 Entrevista del autor con John Goldsmith, 10 de julio de 2002, Thorpe Abbotts, Inglaterra.
76 Levitt, S., *op. cit.*, 87, 88, 94.
77 *Ibid.*

* N. del T.: «Glasgow», pronunciado con acento escocés.

** N. del T.: Es decir, que cada día se estrellaba un avión en la bahía de Tampa, Florida.

*** N. del T.: Distintivo de rango de un *Second Lieutenant* (alférez).

**** N. del T.: Juego de palabras de difícil traducción. *Dis* y *Diss* se pronuncian parecido a *This*, es decir, «esto». *Dis is Diss*, «esto es esto», en el sentido de «es lo que hay».

***** N. del E.: Su nombre real era Mildred Gillars, una locutora estadounidense que trabajó para la propaganda alemana durante la guerra. Gillars retransmitía desde Berlín, mientras que en Italia lo hacía Rita Zucca. Fue capturada en marzo de 1945 y condenada por traición a treinta años de prisión en 1949, aunque se le concedió la libertad condicional en 1961. Falleció en 1988.

****** N. del T.: Se refiere a la civilización precolombina de los constructores de montículos, o Mound Builders, que florecieron en el sur y en el oeste del actual Estados Unidos, desde los Grandes Lagos hasta la cuenca del río Misisipi.

CAPÍTULO 7

LAS CAMPANAS DEL INFIERNO

El sol no se dejará ver hoy. El cielo frunce el ceño y oscurece nuestro ejército.

William Shakespeare, *Ricardo III*, acto V, escena 3

Thorpe Abbotts, 25 de junio de 1943

Poco después de medianoche, informaron a Ken Lemmons de que este iba a ser el día: la primera oportunidad del 100.º Grupo de asestar un golpe.

Los mecánicos estaban en sus tarimas a las 03.00 h, el mismo momento en que despertaban a las tripulaciones aéreas. Los armeros habían iniciado su trabajo más temprano aún. Despertados de sus literas minutos después de que llegara la orden de misión, se encaminaban al depósito de bombas a empezar a cargar la cuota de destrucción del día –500 bombas de 450 kg– apiladas en ordenadas pilas piramidales en un cercado que los hombres llamaban «Ciudad Boom». Las bombas se colocaban en grandes camiones plataforma, trasladadas a los aviones, izadas en sus vientres vacíos con poleas operadas a mano y colgadas en las estanterías horizontales de la bodega de bombas. Después de que los armeros insertaran las espoletas, colocaban una chaveta en el mecanismo de cebado de cada bomba para evitar que la hélice de su cola girase. Precisamente, lo que haría durante el descenso, cuando estuviera armada. Esto prevenía que la bomba detonara a bordo de la aeronave.

Era un trabajo peligroso, en particular si los encargados de manejar las bombas trabajaban con prisas y colocaban las espoletas antes de cargar los explosivos en el aeroplano. En Ridgewell, sede del 381.er Grupo de Bombardeo, llegado a Inglaterra al mismo tiempo que el 100.º, once bombas estallaron bajo una Fortaleza. «Al oír la explosión, corrí a toda prisa al lugar y me quedé aterrado»,[1] recogió en su diario el capellán del grupo, James Good Brown. Donde antes había una Fortaleza Volante y veintitrés hombres, ahora no había más que

esquirlas de metal y hueso.

Mientras en Thorpe Abbotts cargaban las bombas, los armeros izaban dentro de las aeronaves cajas de madera con cintas de cartuchos de 12,7 mm y colocaban una en cada puesto de artillero. A continuación, inspeccionaban las torretas accionadas por motor eléctrico y las desmontaban para asegurarse de que todo estaba como debía estar. Las vidas de unos hombres dependían de su escrutinio.

Cuando finalizaban, los mecánicos de tierra –tres por avión, un jefe y sus dos asistentes– se hacían cargo de la nave para hacer las comprobaciones mecánicas finales: motor, hidráulica, frenos, neumáticos y sistema de oxígeno. El trabajo físico más exigente era girar a mano las palas de las hélices para arrancar el motor y limpiar los cilindros de acumulaciones de aceite. A continuación, el jefe del personal de tierra subía a la carlinga y encendía los motores y los probaba, así como las sensibles funciones eléctricas e hidráulicas del aeroplano. Una vez comprobado todo, apagaban los motores y llenaban los depósitos de combustible. A las dotaciones de tierra nunca se les decía adónde iban las máquinas. Sabían que un depósito lleno significaba un día largo y peligroso para las tripulaciones de vuelo.

Los mecánicos acababan de terminar su trabajo cuando llegaban los artilleros, alrededor de una hora antes del despegue. Estos montaban y ponían el seguro de sus armas, que solían almacenarse en la armería situada junto a la plataforma, donde se envolvían en paños empapados en aceite para prevenir la oxidación. Era necesario retirar esta densa capa de aceite. A gran altura podía absorber humedad y hacer que las armas se helaran.

Cuando los cuatro oficiales de abordo llegaban de la reunión previa, el piloto entregaba equipos de emergencia a la dotación y daba una «vuelta de inspección» con el jefe del equipo de tierra: era el último control visual antes del despegue. Mientras rodeaban al aeroplano e iban tachando una larga lista de elementos para revisar, los artilleros se metían dentro del uniforme de vuelo calefactado con electricidad, que habían llevado hasta la plataforma en bolsas con cremallera.

La mayoría de los artilleros se ponía el resto del voluminoso equipo en la sala de equipamiento de vuelo, aunque algunos hombres preferían vestirse para la guerra en el propio avión. Los hombres portaban atalajes extraíbles de paracaídas, salvavidas hinchables, chaquetas y pantalones forrados, pesadas botas de cuero y guantes forrados del mismo material. Los artilleros portaban gorros de vuelo con forro de lana y, ya en esta época, algunos tripulantes disponían de cascos de *flak* y protección corporal, que se colocaban al entrar en el espacio aéreo enemigo. A cada oficial se le entrega un revólver automático Colt de 11 mm y la mayoría de la gente ocultaba talismanes: medallas de san Cristóbal, cartas de esposas o novias, calcetines o bufandas de la suerte… Cualquier cosa servía para ahuyentar a los demonios de la guerra.

La mayor parte de la dotación entraba en el bombardero por la puerta

posterior del fuselaje, detrás de una de las ventanas abiertas de los artilleros laterales. Algunos oficiales preferían subir a pulso –como si hicieran flexiones de barra– por la escotilla del morro, una forma más atlética de ocupar su puesto. Cuando toda la tripulación estaba a bordo, el piloto abría su ventana lateral, gritaba «todo despejado a la izquierda» y ponía en marcha las hélices del motor número uno. «Con un ronco carraspeo, el motor Wright Cyclone arrancó –recordó Ken Lemmons la mañana del primer ataque del 100.º Grupo–. Uno tras otro, empezando por el motor izquierdo de estribor, los motores cobraron vida, rugiendo y proyectando una bocanada de humo. El torbellino trasero de estos motores podía derribar con facilidad a un hombre».[2]

Los pilotos hacían un gesto a las dotaciones de tierra para que retiraran las cuñas para poder carretear por la senda perimetral. Como madres cautelosas, el personal de tierra caminaba junto a sus «bebés» en dirección a la pista principal. Los pilotos no podían ver el terreno que tenían delante a través de las grandes secciones delanteras de las Fortalezas y necesitaban que los guiaran. Una luz verde parpadeó en una furgoneta aparcada al final de la pista y, en cuestión de minutos, el 100.º Grupo despegó rumbo a la batalla, dispuestos a golpear Bremen. Una vez los bombarderos desaparecieron entre las densas nubes bajas, apenas se oía un sonido en la base. Tras retirar sus herramientas de las plataformas, el personal de tierra se dirigió a la cantina y, desde allí, directos a la cama. Sin embargo, les costaba dormir cuando sus aviones estaban lejos, expuestos al peligro. Tras unas pocas e inquietas horas en el catre, algunos hombres jugaban a los naipes o a los dados, otros escribían cartas a casa y unos pocos se escabullían a la aldea para una pinta de cerveza o algo de placer matinal con una joven viuda de guerra británica. «No podíamos relajarnos del todo –manifestó Ken Lemmons– hasta que regresaban a la base».[3]

Alrededor de una hora antes de mediodía, corrió la noticia: estaban volviendo. Los hombres salieron en masa de cocinas y oficinas, talleres y cobertizos. En cuestión de minutos, todos los «soldados de tierra» estaban en la línea de vuelo para «contar los que volvían». Hacia las 11.15 h estaban sobre Thorpe Abbotts y empezaron a aterrizar de uno en uno. Había catorce bombarderos, cuando debían ser diecisiete. Las dotaciones de tierra de los aviones desaparecidos esperaban sobre la pista, en espera de un milagro. Cuando se enteraban de que los tres bombarderos habían sido declarados desaparecidos de forma oficial, reunían su equipo y caminaban en silencio hacia las tiendas. Treinta hombres a los que habían estrechado la mano aquella prometedora mañana ya no estaban.

No había tiempo para el duelo. Ken Lemmons era un jefe de equipo a cargo de cinco bombarderos y quince mecánicos y los jefes mecánicos debían tener sus aviones preparados para el día siguiente. El personal de mantenimiento limpiaba los cárteres de aceite, comprobaban bujías y cilindros, inspeccionaban

turbocompresores y líneas eléctricas. Cuando los «gasolineros» llegaban con sus enormes camiones-depósito, los mecánicos subían a las alas, abrían las tapas de los depósitos y los ayudaban a llenar los tanques autosellantes, seis en cada Fortaleza. En los modelos posteriores de B-17, estos tanques contenían más de 10 600 litros de gasolina, casi un cuarto del peso de la aeronave al despegar. Mientras los mecánicos trabajaban, intercambiando improperios cordiales, los encargados de planchistería reparaban los daños de combate con parches que fijaban con una ruidosa remachadora neumática. El daño estructural de importancia solía repararse en depósitos especiales de la Fuerza Aérea, pero, con las prisas del combate, a veces las dotaciones de Ken Lemmons tenían que cambiar una hélice o sacar un ala para reparar un tanque de gasolina agujereado. Estos trabajos se prolongaban hasta altas horas de la noche.

Los mecánicos trabajaban en un perpetuo entorno de barro y grasa. Cuando la suciedad se acumulaba en la ropa, algunos hombres limpiaban sus monos y uniformes Clase A* en grandes bañeras de gasolina y los colgaban para secar en cuerdas que tendían fuera de los cobertizos. El personal de la Fuerza Aérea estaba obligado a portar sus uniformes de paseo fuera de la base, pero si un hombre recibía un pase mientras se le estaba secando su uniforme Clase A, prefería vestirlo húmedo antes que pasar la noche solo en la base. «Resulta increíble –dijo Lemmons– que [los hombres] no volaran por los aires cuando encendían un cigarrillo».[4]

No había gloria en su trabajo ni casi ningún reconocimiento; no se repartían medallas por cambiar bujías. Los mecánicos tampoco tenían historias de sangre y truenos que contar en los *pubs*. Sin embargo, todo el mundo en la base sabía que estaban ayudando a ganar la guerra «al mantenerlos allí arriba». En el momento en que los nazis iniciaron esta guerra de máquinas –de veloces tanques y aeroplanos– olvidaron que Estados Unidos era una «nación de mecánicos»,[5] en la que los muchachos «se criaban con mecanos» y en la que niños de granja, como Ken Lemmons, podían reparar el Chevy familiar antes de cumplir los 16. Fueron estos «mecánicos-soldados», escribió un reportero de *Yank*, los que repararon los bombarderos que tumbarían a los superhombres nazis y los mandarían de vuelta a sus cervecerías.

Con la rotación de dotaciones cada veinticinco misiones, y tantos tripulantes perdidos en combate, los equipos de tierra –cuyos turnos de servicio eran «mientras durase la guerra y tras su finalización»– no podían conocerlos a todos. Con todo, «los queríamos –reconoció Ken Lemmons–. Estaban combatiendo la guerra por nosotros».[6]

Combate y delirio

Tras llegar a Inglaterra con reputación de indisciplina, el 100.º Grupo quedó bajo

la rigurosa vigilancia del coronel Curtis LeMay. Cuando este fue a Thorpe Abbotts en visita de inspección, un vocinglero cabo pasó a su lado con un camión-remolque con una bomba y casi le golpeó. Minutos más tarde, un *jeep* conducido por un mecánico jefe se estrelló contra el costado del vehículo de mando del coronel. LeMay halló los alojamientos de la tropa sumidos en el caos, con camas sin hacer, el suelo alfombrado de botellas de ron vacías y ropa sucia apilada en montones malolientes. Pidió ver a Gale Cleven, pues le habían informado de que Cleven y John Egan eran la causa de la «despreocupada disciplina»,[7] pero un sargento le comunicó que el jefe de escuadrón no estaba.

El comandante del grupo, el coronel de fácil trato Neil «Chick» Harding, un antiguo entrenador de fútbol americano en West Point, bebía con sus aviadores y apenas se esforzaba por imponer disciplina en la base.[8] A medida que las misiones se iban endureciendo, consideró que el alcohol y las peleas a puñetazos era una forma aceptable de desfogarse. Sus hombres, decía, estaban hechos «de carne y cerebro»,[9] no de hierro insensible. Tras ver morir a sus amigos en explosiones en el aire, había que dejarlos hacer locuras de vez en cuando.

La locura podía adoptar diversas formas y al menos una vez dio lugar a una excelente decisión. A finales de ese verano, Harry Crosby no pudo ver su blanco principal a través de un denso banco de nubes. Ambos objetivos de reserva también estaban marcados, lo cual liberó a los escuadrones para bombardear un «objetivo de oportunidad», un eufemismo de la Fuerza Aérea para designar cualquier lugar que pudieran machacar con comodidad. Crosby vio una gran ciudad alemana en un claro entre las nubes y le hizo el signo de «ok» al piloto. Justo cuando oía abrirse las compuertas de la bodega, miró el mapa y descubrió que la ciudad era Bonn.

Pulsó de inmediato el botón del intercomunicador.

«Navegante a todos los puestos. Tengo otro blanco. No podemos bombardear Bonn».

«Comandante a navegante. ¿Por qué no?».

«Ahí es donde estudió Beethoven».[10]

Crosby lo sabía porque lo había leído en la carpeta del vinilo que había puesto en el tocadiscos de su habitación la noche antes del raid. Era la 5.ª de Beethoven, un preludio musical adecuado, pensó, para una misión en Alemania. También leyó que Bonn era una ciudad universitaria, uno de los lugares más pintorescos de Europa.

Tras un arrebato de «Oh, mierda» de la dotación, el piloto hizo caso a Crosby y las sesenta y tres Fortalezas sobrevolaron la ciudad, algunas de ellas con las compuertas abiertas. Minutos más tarde, dieron con un nudo ferroviario en el Ruhr y lo machacaron.

Hamburgo

La ciudad de Hamburgo no fue tan afortunada. Esta ciudad portuaria de casi dos millones de habitantes fue aniquilada casi por completo por la primera tempestad de fuego creada por el hombre de la que se tiene constancia histórica. Las dotaciones de «Bombardero» Harris obraron la mayor parte de la destrucción, aunque la 8.ª también contribuyó. La acción formó parte de la primera ofensiva de bombardeo estadounidense más allá del Rin, la inauguración de la ofensiva veraniega que Ira Eaker llevaba preparando casi seis meses. Se inició en la última semana de julio de 1943. La Fuerza Aérea la llamó la Semana del *Blitz*.

La Semana del *Blitz* fue posible gracias a una repentina tregua meteorológica. Durante tres meses, el tiempo nuboso obstaculizó las operaciones de la 8.ª sobre objetivos alemanes. El 24 de julio, el cielo se despejó de forma espectacular y la 8.ª y la RAF lanzaron lo que los historiadores oficiales de la Fuerza Aérea calificaron de «el ataque más duro y continuado de la historia de la guerra aérea hasta esa fecha».[11] Se trataba del verdadero comienzo de Pointblank.

Esa semana, los Lancaster, Halifax, Stirling y Wellington de Harris descargaron una cantidad récord de explosivos sobre Alemania y la 8.ª Fuerza también estableció nuevos récords de tonelaje en incursiones diurnas, que llevaron a sus bombarderos a objetivos en el interior de Alemania donde nunca antes se habían atrevido a ir. La semana empezó con golpes contra objetivos económicos en Noruega, su misión a más larga distancia hasta la fecha. Los dos días siguientes, 25 y 26 de julio, los bombarderos de Eaker se coaligaron con los de la RAF para lanzar ataques coordinados de día y raids nocturnos contra Hamburgo, el mayor puerto del continente europeo y la segunda ciudad más grande de Alemania.

La 8.ª se concentró sobre las plantas de motores de aviación de la ciudad y sus inmensos astilleros de construcción de *U-boote*, mientras los hombres de Harris destripaban el centro de la ciudad en una sucesión de apocalípticos embates nocturnos. En la noche del 24 al 25 de julio, la RAF provocó fuegos devastadores que seguían ardiendo al día siguiente, cuando la 8.ª llegó sobre la ciudad. «El humo permanece sobre la ciudad como una enorme nube de tormenta, a través de la cual se ve el sol como un disco rojo –escribió un testigo germano–. Ahora, a las 8 en punto de la mañana está casi oscuro, como en mitad de la noche».[12] Lo peor llegó dos días más tarde.

El 27 de julio era una bonita noche veraniega en Hamburgo. La ciudad estaba tranquila: no había *flak* ni sirenas. Quizá, especularon los optimistas, se había acabado. Entonces, a la una de la noche, se oyó llegar a los bombarderos británicos, 700 en total. «De repente, cayó una lluvia de fuego desde el cielo –rememoró un bombero hamburgués–. Al aire lo envolvió el fuego […] entonces comenzó una tormenta, un ulular agudo en la calle. Creció hasta formar un huracán y tuvimos que abandonar toda esperanza de combatir el fuego».[13] Hamburgo, que ya había sido golpeada en numerosas ocasiones por la RAF, tenía

una formidable red antiaérea de artillería y cazas, pero, esta vez, los británicos emplearon una nueva e ingeniosa táctica defensiva, conocida por el nombre en clave de Windows [ventanas]. Aviones británicos dejaron caer miles de tiras de papel de aluminio, que recordaban guirnaldas navideñas, lo cual creó una tormenta de falsos ecos en las pantallas de radar de los defensores en tierra y aire.

El tiempo, inusualmente cálido y seco para esta región de Alemania, proporcionó unas condiciones atmosféricas casi perfectas para formar un ciclón de fuego que carbonizó la ciudad. Menos de veinte minutos desde el inicio de la incursión, una columna de aire caliente y como un torbellino se elevó por el cielo nocturno hasta más de cuatro kilómetros de altura. Vendavales de aire sobrecalentado recorrían la ciudad a velocidades que superaban los 240 kilómetros por hora y enviaban a los aterrorizados habitantes a esconderse en los refugios antiaéreos, con las camisas y vestidos ardiendo como teas. En el interior de los refugios, millares se asfixiaron a causa del voraz fuego, que acabó con el oxígeno. El calor irradiado horneó y redujo a cenizas los cuerpos de otras víctimas. «Era como si los hubieran metido en un crematorio, que, sin duda, es en lo que se convirtieron todos los refugios –recogía un informe secreto alemán–. Los afortunados fueron los que se tiraron a los canales y vías acuáticas y nadaron o se quedaron sumergidos con agua hasta el cuello durante horas hasta que el calor cesó».[14] A última hora de esa noche, el agua aceitosa de los canales industriales se incendió y las personas allí atrapadas «enloquecieron»,[15] dijo un testigo.

En los refugios alcanzados por bastones de fuego –pequeñas bombas incendiarias de gran letalidad– los niños «aullaban como animales –reportó un segundo testigo–. Una mujer que estaba a mi lado sacó un cuchillo y le cortó las venas a su hija. Luego se cortó las suyas y se recostó sobre ella, diciéndole: “Cariño, cariño, muy pronto veremos a papá”».[16]

Los sesos de las víctimas del fuego sobresalían de las sienes reventadas y niños de corta edad «yacían como anguilas fritas sobre el pavimento. Incluso muertos –manifestó un testigo– mostraban signos de lo mucho que habían sufrido […] tenían las manos y los brazos estirados, como para protegerse del inclemente calor».[17] Cuando los supervivientes hallaban familiares muertos, todo a su alrededor había desaparecido […] casa, fotografías, todas sus posesiones. «Nada con lo que recordarlos».[18]

Tras el ataque final de la RAF, el 2 de agosto, se enviaron trabajadores a limpiar las calles alfombradas de cadáveres calcinados. «Apilamos los cuerpos en capas de 30 a 35, unos sobre otros –informó un miembro de las Juventudes Hitlerianas locales–. Los amontonamos y si pasabas dos o tres días más tarde tenías que cubrirte los ojos con celofán porque todo humeaba. El aire estaba absolutamente quieto. No tuvimos sol alguno durante tres o cuatro días; estaba completamente oscuro […] Los muertos estaban apilados en las entradas de las

casas. Y cuando pasabas solo veías un montón de pies, algunos descalzos, otros con las plantas quemadas. Era imposible identificarlos. Sacábamos de los sótanos familias enteras […] todos cabían en una bañera. Incluso los adultos habían empequeñecido mucho. Estaban completamente momificados, quemados y fundidos por el calor».[19]

Los agentes de la policía y la Gestapo fusilaban en el acto a los saqueadores que merodeaban por las ruinas. Las víctimas que huían de búnkeres derrumbados, con los cuerpos ardiendo, «corrían al siguiente refugio antiaéreo, pero los disparaban para que no propagaran las llamas»,[20] reportó una mujer de Hamburgo.

La tempestad de fuego, la primera jamás creada por un bombardeo, fue un acto deliberado que se logró con una combinación letal de dispositivos incendiarios y de alto explosivo. A continuación, lanzaron sobre el infierno bombas de 1800 kilogramos que abrieran cráteres en las carreteras y así obstaculizar a los bomberos. «Una ola de terror se irradió desde la ciudad sufriente y se expandió por toda Alemania. Se propagaron los horripilantes detalles de los devastadores incendios y su resplandor pudo verse durante días desde una distancia de 200 kilómetros –informó un comandante de la aviación germana–. [Las noticias del] horror de Hamburgo se difundieron con rapidez hasta las aldeas más remotas del Reich».[21] Los terroríficos detalles fueron propagados por las personas que huyeron de la ciudad, más de un millón, muchas de ellas en una enloquecida estampida.

De viaje en tren con destino a Berlín junto con otras víctimas del fuego, un ama de casa alemana presenció una escena que escapaba a la comprensión humana. Una joven, con el rostro ennegrecido de hollín y ceniza, miraba por una ventana del vagón, como en estado de choque. Sobre las rodillas sostenía una maleta pequeña. Otra mujer que había perdido todas sus pertenencias se dirigió a ella y le dijo con frialdad: «Bueno, después de todo, usted ha conseguido rescatar algo. Ha tenido más suerte que algunos de nosotros, ¿no le parece?».[22] La joven respondió que sí, que así era. «He salvado la cosa que más quiero en el mundo. ¿Quiere verla?».

Abrió la maleta. En el interior, había lo que parecía el cuerpo ennegrecido y encogido de un bebé. La mujer empezó a reír histéricamente. «Es mi hija. ¿No le parece adorable? Tiene unos hermosos rizos rubios y ojos azules, ¿no cree? Ha crecido mucho este último año. Solo tiene 12 años, aunque se ha arrugado. Ahora puedo llevarla en mi maleta».

Era un sufrimiento y una pérdida de vidas jamás antes vista a consecuencia de un bombardeo aéreo. Los alemanes recuperaron entre los escombros 45 000 cadáveres –en su mayoría mujeres, niños y ancianos– y no menos de 10 000 cuerpos permanecieron sepultados o fueron calcinados por las llamas, según los bomberos de Hamburgo. Casi el 60 por ciento de la ciudad –un área de unos 33

kilómetros cuadrados–[23] quedó completamente carbonizado y centenares de miles de personas se quedaron sin casa. En diez días, perecieron más civiles en Hamburgo que en Gran Bretaña durante todo el *Blitz*. Aunque las pérdidas de la RAF fueron duras –ochenta y siete aparatos– «Bombardero» Harris quedó satisfecho con Gomorra, el adecuado nombre en clave que recibió la operación. Sus dotaciones estuvieron cerca de silenciar toda una ciudad.

Fritz Reck, cuya abierta oposición a los nazis le mandó a Dachau, donde lo silenciaron para siempre, escribió desconsoladamente en su diario que «no hay forma posible […] de volver al mundo de ayer».[24] Alemania se lo había buscado e iba a sufrir como nunca antes en su historia.

Por primera vez en la guerra, la RAF causó una profunda conmoción en el liderazgo nazi. «En el aspecto psicológico, la guerra […] alcanzó su punto decisivo –escribió el comandante de cazas Adolf Galland–. Stalingrado fue más terrible aún, pero Hamburgo no estaba a miles de kilómetros a orillas del Volga, sino en los márgenes del Elba, en el corazón de Alemania».[25]

«Con Hamburgo […] conocí el temor de Dios –escribió Albert Speer, ministro de Armamentos de Hitler–. En la reunión de Planificación Central del 29 de julio, le indiqué: "Si las incursiones aéreas continúan a la escala actual, en menos de tres meses quedaremos liberados de una serie de asuntos que estábamos debatiendo ahora […] podríamos estar celebrando la última reunión de Planificación Central"».[26] Tres días después, Speer advirtió a un conmocionado Hitler –que se negaba a visitar Hamburgo o incluso a recibir a una delegación de los equipos de rescate que habían realizado heroicos servicios en la ciudad devastada– que «una serie de ataques de este tipo, contra otras seis ciudades principales, provocarían la interrupción total de la producción alemana de armamentos». Hitler rechazó la advertencia: «Usted lo enderezará todo de nuevo»,[27] le dijo a Speer.

En realidad, Harris había subestimado en gran medida el poder de recuperación de la economía del Reich. En menos de cinco meses, Hamburgo había restablecido el 80 por ciento de su anterior productividad. Genio de la organización, Speer dirigió la reactivación. No obstante, Hamburgo volvió a ser un centro de producción bélica nazi porque nunca más volvió a ser castigada con la misma rotundidad. Harris se movió a otras ciudades, en particular Berlín. En los meses siguientes, el bombardeo británico «asumió una cualidad casi sin rumbo y acumuló enormes ruinas, aunque demasiado disperso en el tiempo y en el espacio para obrar un impacto decisivo, ni a la moral ni a la producción –escribió el historiador Michael Sherry–. Su bombardeo fue el descarnado testimonio de la facilidad con la que los hombres igualaban la destructividad del poder aéreo con el carácter decisivo».[28] Harris, temeroso de represalias en masa de la Luftwaffe, prefería, como argumentó el historiador Max Hastings, «golpear un objetivo a intervalos de algunas semanas, en lugar de volver de inmediato».[29]

La batalla de Hamburgo reveló el carácter fraudulento del bombardeo las veinticuatro horas, la idea central de Pointblank. Las incursiones independientes planificadas por la 8.ª fueron demasiado pequeñas para infligir daños permanentes en los muelles, fábricas aeronáuticas e instalaciones de submarinos de Hamburgo. Y los remolinos de humo del infierno creado por la RAF causaron problemas a las dotaciones estadounidenses para localizar sus blancos de precisión.

El 28 de julio, la Fortaleza del artillero de la 8.ª Fuerza Aérea Jack Novey voló sobre Hamburgo debido a que el mal tiempo le impidió localizar su objetivo principal. «Incluso a 5000 metros el calor era tan intenso que sentía pinchazos en la cara, como si estuviera frente a una chimenea».[30] Solo un porcentaje diminuto de las cerca de 46 000 personas que perecieron en Hamburgo fue víctima de las bombas estadounidenses. Aun así, Novey y varios tripulantes de su 96.º Grupo de Bombardeo estaban escandalizados con que la 8.ª Fuerza Aérea hubiera participado en lo que, en su opinión, era una matanza indiscriminada. «No pude evitar imaginarme a los niños de ahí abajo»,[31] escribió Novey más tarde. Así y todo, incluso los disidentes silenciosos como Novey seguían convencidos de la justicia de su causa. El «dictador loco»[32] se lo había buscado y, por respaldarlo, el pueblo alemán tendría que aceptar incluso la muerte de inocentes. Y, pese a que los aviadores nunca se consideraron inocentes, ellos también estaban sufriendo.

«Red» Morgan

Para «Red» Morgan y su dotación, la misión de Hannover durante la semana del *Blitz* tuvo todo lo que diez hombres podían soportar en una guerra. El teniente John Morgan, del 92.º Grupo de Bombardeo, era un copiloto de B-17 de Amarillo, Texas. Impaciente por entrar en combate, voló con la Royal Canadian Air Force (Real Fuerza Aérea Canadiense, RCAF) antes del ataque japonés a Pearl Harbor. Hacía falta valor para eso. Lo que hizo sobre Hannover el 26 de julio de 1943 lo convirtió en una leyenda de la 8.ª.

De camino al objetivo, Morgan tomó los mandos de su maltrecha Fortaleza de manos de su piloto, Robert Campbell. Había recibido una herida mortal y deliraba: una bala de 20 mm le había destrozado la parte trasera de la cabeza. Se desplomó sobre la palanca de mando, que aferró en un abrazo mortal. Durante dos horas, peleó por instinto con Morgan por el control de la aeronave. Morgan podría haberlo rematado con facilidad: hubiera bastado con arrancarle la máscara de oxígeno, pero quería devolver a su amigo a la base con vida. Con el sistema de comunicaciones acribillado, no podía solicitar ayuda. De todos modos, habría sido difícil obtenerla. El artillero de la torreta dorsal, el sargento mayor Tyre C. Weaver, acababa de perder un brazo, arrancado por fuego de cañón, y yacía inconsciente sobre el suelo helado del aeroplano. El navegante, el teniente Keith

Koske, se quitó la bufanda blanca y trató de envolver el muñón de Weaver, pero estaba demasiado cerca del hombro, por lo que no pudo aplicar presión suficiente para cortar la hemorragia. «Traté de inyectarle morfina –le contó Koske a Andy Rooney–, pero la aguja estaba doblada. No podía clavarla».[33]

El bombardero estaba a cuatro horas de Inglaterra y Koske sabía que Weaver no aguantaría tanto tiempo. Le puso el paracaídas, colocó la cuerda en la mano que le quedaba y lo bajó por la escotilla de escape. Tenía la esperanza de que la temperatura bajo cero detuviera la hemorragia y que un médico alemán llegara a tiempo de salvarle la vida. Mientras Koske atendía a Weaver, los artilleros de la parte posterior, sin que lo supiera Morgan, estaban inconscientes. El cañoneo de los cazas había cortado los tubos de oxígeno.

Pilotando la Fortaleza con una mano y pugnando con la otra con el piloto moribundo, Morgan, un coloso de casi metro noventa, llevó al Ruthie II sobre el objetivo y bombardeó una factoría de caucho en Hannover. Luego, con ayuda de Koske y uno de los artilleros que había vuelto en sí, sacaron a Campbell de su asiento, lo tendieron en el suelo de la carlinga y le cubrieron con una manta. Hubieran rezado por él de haber tenido tiempo para ello.

Morgan hizo un aterrizaje de emergencia en un campo de la RAF en Norfolk con los indicadores de fuel a cero y el parabrisas tan destrozado que tuvo que pilotar el avión por la ventana lateral. El piloto falleció alrededor de una hora más tarde. Ese mes de diciembre, el sargento mayor Tyre Weaver de Riverview, Alabama, remitió una carta a un amigo en la que le informaba de que se hallaba «a salvo»[34] en el Stalag 17B, un campo de prisioneros en Austria. Pocos días más tarde, Morgan recibió la Medalla de Honor del Congreso. Pensó que deberían habérsela dado a Koske.

Raid Cero

A pesar del buen tiempo, el general Ira Eaker ordenó el 31 de julio una moratoria. La 8.ª no reemprendería las operaciones en casi dos semanas. Durante la Semana del *Blitz* perdió 97 Fortalezas, el 10 por ciento de los aviones que atacaron los objetivos, y los aviadores, exhaustos y conmocionados, necesitaban tiempo para recuperarse. Eaker también necesitaba restablecer su reserva de bombarderos para una incursión que llevaba planeándose con gran secreto desde hacía casi seis meses.

Se trataba del ataque contra las fábricas de rodamientos de bolas de Schweinfurt, que un jefe de la Luftwaffe denominó el «talón de Aquiles»[35] de la industria germana. Ninguna máquina bélica puede moverse sin rodamientos que reduzcan la fricción y Schweinfurt, una bella localidad de 43 000 habitantes a orillas del río Meno, al noroeste de Núremberg, tenía tres plantas que, sumadas, producían el 57 por ciento de los rodamientos antifricción de Alemania. Sería un

raid doble, pues una segunda flota de bombarderos golpearía la planta de ensamblaje de Messerschmitt de Ratisbona –también en Baviera– que producía el 30 por ciento de los interceptores monomotores de Alemania. El contingente de Ratisbona volaría en dirección a bases estadounidenses en el norte de África, mientras que el contingente de Schweinfurt regresaría a Inglaterra. Esta misión de «transbordo» sería la mayor penetración hasta la fecha de la 8.ª Fuerza en el espacio aéreo germano y los bombarderos no tendrían escolta desde el momento en que cruzaran la frontera alemana. Al dividir y confundir a los defensores, el doble ataque permitiría a las dos armadas aéreas asestar golpes severos sin encajar pérdidas prohibitivas. Ese era el plan.

Eaker tendría que ejecutar esta misión sin tres de sus grupos de Liberator. El mes de junio precedente los habían enviado al recién conquistado desierto libio a entrenarse para otra operación secreta contra uno de los «puntos de estrangulamiento» del Reich; el enorme conjunto de refinerías petrolíferas de Ploieşti, Rumanía, fuente del 60 por ciento del petróleo crudo de Hitler. Este ataque contra lo que Churchill llamaba «la raíz principal del poder germano»[36] estaba programado para el 1 de agosto de 1943, el día después de que Eaker diera descanso a sus Fortalezas.

Ambas misiones fueron lanzadas para asestar un golpe decisivo, indicio de la creciente impaciencia de «Hap» Arnold con la evolución de la guerra aérea europea. Como manifestó Curtis LeMay tiempo después, esas operaciones eran «el producto de la búsqueda de los intelectuales de Planes e Inteligencia para hallar una forma fácil de ganar la guerra en Europa. Algo así como buscar la Fuente de la Eterna Juventud, mas *no existe* tal cosa y nunca ha existido».[37] Los tres principales blancos –petróleo, rodamientos de bolas y fábricas aeronáuticas– fueron recomendados por un comité de expertos civiles convocado por Arnold en diciembre de 1942. El Comité de Analistas de Operaciones (Committee of Operations Analysts, COA) estaba compuesto por una selección deslumbrante. Incluía a los financieros de Wall Street Thomas W. Lamont, de J. P. Morgan y Cía.; y a Elihu Root jr., hijo del secretario de Estado de Theodore Roosevelt; al jurista George W. Ball; al historiador militar de Princeton Edward Mead Earle; al juez John Marshall Harlan, futuro magistrado de la Corte Suprema; y al coronel Guido R. Perera, que dejó su prestigioso bufete de abogados de Boston para servir con Arnold en Washington. En marzo del año siguiente, tras un estudio minucioso de la economía alemana, el comité aconsejó a la 8.ª Fuerza Aérea concentrarse en un número selecto de sistemas de blancos. «Es mejor causar un elevado grado de destrucción en unas pocas industrias o servicios muy necesarios que infligir un pequeño grado de destrucción en muchas industrias».[38] Si se golpeaba a esos «cuellos de botella»[39] de forma reiterada y «con incesante determinación»,[40] el arma aérea estadounidense podría, consideraban, «paralizar el esfuerzo bélico del Eje occidental», en particular la Luftwaffe, un gran

consumidor de petróleo y de rodamientos de bolas.

El raid de Ratisbona-Schweinfurt era arriesgado; Ploieşti era un suicidio.

ALEMANIA, UN PAÍS SIN GRANDES FUENTES DE PETRÓLEO CRUDO, ENTRÓ en guerra con escasas reservas de gasolina de aviación y de vehículos a motor y nunca se recuperó de esta precaria situación.[41] Compensó su falta de fuentes naturales con un doble proceso de conquista y creatividad. Hacia 1943, disponía de la mayor industria de petróleo sintético del mundo e importaba de Estados sometidos, sobre todo Rumanía, enormes cantidades de crudo. Las refinerías rumanas habían adquirido doble importancia para el esfuerzo bélico germano a causa del fracaso de la ofensiva de la Wehrmacht hacia los campos petrolíferos del Cáucaso, uno de los principales objetivos de la invasión alemana de la Unión Soviética.

Las plantas sintéticas de Alemania estaban emplazadas en lo más profundo del Reich, camufladas con mucho ingenio y defendidas con tenacidad. Así y todo, tras la conquista aliada del norte de África, Ploieşti, situada en una amplia llanura a los pies de los Alpes de Transilvania, a unos 55 kilómetros de la capital, Bucarest, estaba al alcance de bombarderos de largo radio de acción procedentes de los aeródromos del desierto que sirvieron para expulsar a Erwin Rommel del mar de arena de Libia. La inteligencia terrestre aliada reportó que las defensas de Ploieşti eran escasas y que estaban formadas en su mayoría por rumanos que despreciaban a sus amos nazis y que no era probable que opusieran una gran resistencia. Sin embargo, un aviador rumano capturado informó de que Ploieşti era uno de los objetivos mejor defendidos de Europa. No se enviaron misiones de reconocimiento sobre el lugar que confirmaran esto por temor a alertar al enemigo. Fue uno de los mayores errores de inteligencia de la guerra.

La Operación Maremoto,[42] nombre en clave que recibió la misión de Ploieşti, era creación del coronel Jacob E. Smart, asesor del estado mayor de «Hap» Arnold. Las claves de esta serían la sorpresa y una sincronización muy precisa. Los alemanes sabían que la Fuerza Aérea estadounidense estaba del todo comprometida con el concepto de bombardeo de precisión a gran altura y desplegaron sus defensas en Ploieşti de acuerdo con ello, después del pequeño y fracasado raid estadounidense de la primavera de 1942. Smart propuso llegar volando bajo, a la altura de los árboles, a velocidades temerarias de más de 320 kilómetros por hora. Los aparatos del asalto mantendrían silencio radiofónico durante toda la ruta hasta el objetivo, que atravesaba una amplia franja del Mediterráneo y sobrevolaba las agrestes montañas de Albania y Yugoslavia. Tras superar las cúspides de 3000 metros de la cordillera del Pindo, descenderían a nivel cero, atronarían la llanura danubiana y llegarían de forma simultánea y en masa sobre el objetivo. Los bombarderos desbordarían a los desprevenidos defensores y convertirían Ploieşti en un humeante infierno.

Volar bajo, por debajo del radar enemigo, permitiría a los bombarderos

golpear sus objetivos con mucha precisión –entre 60 y 250 metros– y dificultaría a los artilleros y a los cazas enemigos identificar y alcanzar sus blancos. También reduciría bajas civiles y daría a los bombarderos dañados por el combate una mayor posibilidad de sobrevivir a aterrizajes forzosos.

Las Fortalezas Volantes carecían del alcance necesario para tal misión –un viaje de ida y vuelta sin precedentes de más de 3800 kilómetros–, por lo que Smart se vio obligado a usar bombarderos Liberator, aunque era consciente de que esto haría la misión todavía más arriesgada. El B-24 era difícil de maniobrar (el simple movimiento de la palanca requería gran fuerza física), una desventaja que incapacitaba una misión que exigía volar en formación cerrada y una agilidad aérea casi inhumana. Además, el ala del B-24, la denominada ala Davis, aunque de diseño aerodinámico más avanzado, era menos resistente que la del B-17, otra desventaja crucial en una operación en la que los bombarderos volarían directos hacia el punto de mira de los artilleros antiaéreos del enemigo.

Cinco grupos de bombardeo fueron seleccionados para ejecutar el ataque. Dos pertenecían a la 9.ª Fuerza Aérea del general Lewis Brereton, una pequeña formación táctica estacionada en los desiertos próximos a la localidad costera de Bengasi, Libia, y tres los había prestado la 8.ª Fuerza Aérea. Dos de las unidades procedentes de la 8.ª –el 44.º, «Las Bolas Ocho Voladoras», y el 93.º– tenían experiencia de combate contra los búnkeres submarinos nazis del litoral de Francia y el 93.º acababa de finalizar un turno de servicio invernal en el norte de África en apoyo de la Operación Torch. A su regreso de África, donde se hacían llamar el «Circo Ambulante de Ted», por su irascible comandante, el coronel Edward «Ted» Timberlake, antigua estrella de fútbol americano en West Point. El tercer grupo, el 389.º –los «Escorpiones del Cielo»– acababa de completar su entrenamiento en Estados Unidos.

Ira Eaker se opuso a la misión, pues le privaría de unos bombarderos y tripulaciones que necesitaba con desesperación. Con todo, ese mes de mayo, el coronel Smart, con el respaldo de Arnold, recibió la aprobación de los jefes del Estado Mayor Combinado, quienes querían aliviar la presión sobre los soviéticos, todavía empeñados en un duelo a muerte contra el Ejército alemán, el cual tenía una gran dependencia del petróleo rumano.

EN JUNIO DE 1943, PHILIP ARDERY, DEL CONDADO DE BOURBON, KENTUCKY, llegó a Inglaterra, aunque le dijeron que no deshiciera el equipaje. Corrían rumores de que parte de su unidad, los «Escorpiones del Cielo», iba a ser enviada al norte de África a una misión muy peligrosa y secreta. Menos de dos semanas más tarde, los «Escorpiones del Cielo» estaban en el desierto libio junto con otros cuatro grupos de bombardeo; practicaban vuelo en formación a baja cota dirigidos por el general Brereton. Las condiciones de vida y de vuelo eran pésimas. Las feroces tempestades de arena dificultaban las operaciones, enjambres de lagartijas y de

ratas del desierto invadían las tiendas de los hombres y la mayoría de los aviadores cayó víctima de la disentería. A las dotaciones no se les explicó el objetivo de las maniobras en el desierto. Cuando no estaban de prácticas, volaban con la 9.ª Fuerza Aérea en apoyo del desembarco de Sicilia. El 19 de julio, después de bombardear Roma, iniciaron un entrenamiento intensivo para su ataque a ras de suelo, en el que largaban bombas de madera contra una reproducción a tamaño real del complejo petrolífero de Ploieşti, que los ingenieros habían construido en la arena del desierto con cal y latas de petróleo. «Este es el vuelo con el que cualquier piloto audaz sueña toda su vida –escribió Ardery, que, en aquella época, acababa de graduarse en la facultad de Derecho de Harvard–. Cuando vas a 320 kilómetros por hora a una altura de 250 metros, entonces sientes de verdad lo que es ir a 320 por hora».[43]

En la reunión previa a la misión, se advirtió a los aviadores de que se esperaban bajas de hasta el 50 por ciento, unas pérdidas tolerables, insistió Brereton, para un golpe que podía acortar la guerra seis meses. A los artilleros se les explicó que volarían tan bajo que era posible que entablaran combate a corta distancia con las baterías de cañones del enemigo. A los copilotos se les entregaron metralletas y les explicaron cómo disparar desde las ventanas de sus carlingas. «Cuando salimos de la reunión, cada uno de nosotros sabía que volver era algo secundario en este trabajo»,[44] dijo un piloto.

La tarde antes de la misión, el padre Gerald Beck, capellán católico de los «Escorpiones Voladores», fue de tienda en tienda a confesar a la tropa y a tratar de tranquilizarlos. Era un irlandés de impresionante estatura, ojos azules y cabellos de color gris oscuro y el miembro más querido del grupo. Cuando no ejercía su ministerio entre la tropa, jugaba al póker con ellos. Si ganaba, lo que casi siempre sucedía, les daba sus ganancias a los muchachos que lo necesitaran.[45]

La noche anterior a la misión, se les dijo a los aviadores que escribieran una carta a casa y que la dejaran sobre la cama por la mañana. Si no regresaba, la enviarían. Sin que lo supiera la mayoría de las dotaciones, los comandantes estaban en desacuerdo con respecto al raid. El jefe de la misión, el general de división Uzal Ent, de la 9.ª Fuerza Aérea, remitió una petición al general Brereton –la cual quería que firmaran todos los líderes de los grupos de bombardeo–, en la que solicitaba que los aviones atacaran desde gran altura. El coronel John «Killer» Kane, comandante del 98.º Grupo de Bombardeo, se sumó a su postura y se quejó de que «algún guerrero de sillón idiota en Washington»[46] tenía que haber planeado este asalto. La petición de Ent estuvo cerca de costarle el cargo, de modo que retiró su oposición.

Con la primera luz del día, el 1 de agosto, después de doce días de agotador entrenamiento, un contingente de 178 Liberator equipados con depósitos alares adicionales, blindaje delantero y ametralladoras extra arrancaron los motores. En la pista estaba el padre Beck para bendecir a los bombarderos. Un copiloto le

gritó: «¿Tiene buenos contactos allí arriba, amigo?».[47] Back gritó sobre el estruendo de las hélices: «Rezo por los canales reglamentarios». Los hombres de los bombarderos le saludaron con el pulgar hacia arriba y empezaron a carretear hasta el extremo de la pista. El torbellino de las hélices levantaba enormes nubes de polvo. Un sargento de rostro aniñado asomó por el portalón de su ametralladora y se despidió del padre Beck: «Contacte por nosotros, páter».[48]

Los Raid Cero necesitaron una hora para agruparse en el aire y empezar el trayecto de siete horas hasta el blanco, aunque hizo falta mucho menos tiempo para sufrir la primera pérdida. Un Liberator llamado Kickapoo se estrelló y ardió minutos después del despegue. Tres horas después, un segundo bombardero se dio la vuelta y cayó al mar Jónico. La tensión en los restantes aeroplanos habría sido aún mayor de haber sabido que una de las estaciones alemanas de transmisiones en Grecia había roto el código estadounidense, lo cual hacía innecesario el silencio radiofónico. La estación avisó al sistema de alerta temprana de Ploieşti, que monitorizó toda la ruta de los Liberator hasta Bucarest. Al llegar a las montañas de Albania, los bombarderos se adentraron en una imponente formación nubosa, que se elevaba hasta los 5000 metros. «Nuestro éxito y nuestra salvación no solo dependían de la sorpresa, sino de una pasada simultánea sobre los diversos objetivos –escribió el piloto de la 8.ª Fuerza Aérea William R. Cameron–. Debíamos llegar juntos, atacar juntos y marcharnos juntos».[49] Una vez los bombarderos quedaron dispersos entre las nubes, un grado de coordinación semejante se hizo imposible.

Los problemas se sucedían uno tras otro. Durante el acercamiento al blanco, el piloto al mando del grupo de cabeza, el coronel Keith Compton (el general Ent iba en el asiento del copiloto), se equivocó y condujo al 376.º Grupo de Bombardeo –con las aeronaves del Circo Ambulante siguiéndoles de cerca– al sur, hacia Bucarest. Otros navegantes rompieron el silencio de radio para transmitir avisos urgentes: «¡Error! ¡Error!». Cuando avistaron las torres de las iglesias de Bucarest, Compton cambió bruscamente de rumbo, pero su error de navegación destruyó la última esperanza de ejecutar un ataque en masa.

Antes de la misión, cada grupo tenía asignado un blanco específico en la refinería, así como el momento exacto en el que debían golpearlo. Entonces, se dio orden a los pilotos de la formación de Compton de que volaran desde cualquier dirección de su conveniencia y bombardearan a voluntad. El caos estaba garantizado.

A unos treinta y cinco minutos de Ploieşti, los bombarderos descendieron a la altura de los árboles para el acercamiento al blanco. En el momento en que los «Escorpiones del Cielo» llegaron a la refinería, la batalla de Ploieşti ya había comenzado. Gigantescos depósitos con el techo volado por bombas de 450 kilogramos proyectaban llamaradas que incendiaron numerosas aeronaves. Había en el aire tal cantidad de metralla y fuego de trazadoras que los pesados

bombarderos, balanceándose entre la turbulencia de las hélices de los Liberator que los precedían, volaron, en el sentido literal de la palabra, directos a las bocas de fuego de los defensores de Ploieşti.

El *Oberst* Alfred Gerstenberg, un comandante de la Luftwaffe que había volado con Göring durante la Primera Guerra Mundial, convirtió Ploieşti –tanto la refinería como la ciudad, de 100 000 habitantes– en «la primera fortaleza aérea del mundo».[50] La refinería estaba rodeada por un anillo de cañones antiaéreos que estaba más nutrido que el de Berlín y había ametralladoras y cañones de tiro rápido en las torres de agua y techos de las factorías, también en el interior de pajares y torres de iglesias. El protector de Ploieşti también disponía de más de 250 cazas en los campos de las inmediaciones del complejo petrolífero y desplegó 2000 generadores de humo para ocultar las refinerías. Alrededor de las principales plantas petrolíferas emplazó centenares de globos cautivos con gruesos cables de acero diseñados para rasgar las livianas alas de aluminio de los bombarderos. Ploieşti, que debía ser una sorpresa yanqui, resultó ser una emboscada nazi.

«Volamos a través de llamaradas y había aeroplanos por todas partes, algunos incendiados y otros explotando»,[51] rememoró el coronel Leon W. Johnson, líder de «Las Bolas Ocho Voladoras». El grupo encabezado por Johnson y por John «Killer» Kane, hijo de un pastor bautista, tuvo que volar a través de las explosiones de bombas de acción retardada lanzadas por los Liberator que los precedieron. Tras ascender un momento para lanzar sus bombas, los Liberator continuaron volando «a ras de suelo»,[52] en formaciones en «V» de tres aeronaves cada una, que volaban tan juntas que el capitán William Cameron podía ver los remaches de los dos bombarderos entre los que estaba intercalado. El humo denso y grasiento del petróleo en llamas ocultó las chimeneas de las refinerías, de más de 60 metros de alto. El aviador Joseph Tate vio a un hombre salir dando tumbos de la escotilla del morro de un Liberator en llamas, con su paracaídas siguiéndole de cerca. «Nos pasó por encima tan cerca que pude ver sus piernas quemadas».[53]

El escuadrón de Ardery fue el último en adentrarse en esta tormenta de fuego. Una vez dentro, miró a su derecha y vio que el avión pilotado por su compañero de escuadrón, el teniente Lloyd Hughes, tenía una abundante fuga de combustible. Sin duda, Hughes debía de saberlo, pero parecía decidido a alcanzar su blanco, que estaba más allá de un sólido muro de llamas. En cuestión de segundos, su avión quedó convertido en una antorcha voladora y cayó abatido.

La batalla sobre las refinerías apenas duró veintisiete minutos. Una vez terminada, enjambres de cazas se lanzaron sobre los chamuscados bombarderos y se pegaron a ellos «como caracoles a un tronco».[54] Fue un caos. En poco tiempo, los bombarderos quedaron desperdigados en un área de 150 kilómetros de ancho en la llanura del Danubio, en la que cada Liberator libró una batalla en solitario para sobrevivir. Más de la mitad de los B-24 estaba acribillada y la mitad había agotado la munición. Algunos de los aeroplanos estaban tan dañados que

parecían esqueletos de acero; su fuerte armazón era lo único que los mantenía unidos. Hombres ensangrentados yacían en las cubiertas de vuelo al cuidado de los tripulantes, que esperaban que pudieran aguantar seis o siete horas. El avión de Ardery «esquivaba las copas de los árboles y las líneas de tensión y se mantenía a altura casi cero para reducir el efecto de las defensas terrestres».[55] Al sobrevolar un inmenso campo de trigo, el tejado de un pajar se deslizó y dos artilleros nazis muy bien camuflados abrieron fuego sobre ellos. Ardery bajó el morro del avión para apuntar las armas automáticas especiales que controlaba desde la carlinga y los bañó en plomo. «Puede que estuvieran muertos; espero que lo estuvieran».[56]

Anochecía cuando el Liberator de Ardery tocó tierra en Bengasi, trece horas y media desde el despegue. Los Raid Cero destruyeron más del 60 por ciento de la capacidad productiva de Ploieşti, pero la gigantesca instalación petrolífera solo estaba funcionando a media capacidad. Los nazis aportaron 10 000 obreros esclavos y, en cuestión de semanas, la refinería producía más petróleo por día que antes del contundente ataque. La falta de asaltos adicionales les permitió a los nazis volver a construir. Los estadounidenses no volvieron a golpear Ploieşti hasta abril de 1944, cuando ya podían alcanzar las refinerías en misiones de gran altura desde aeródromos capturados en el sur de Italia.[57]

Perecieron en la incursión de Ploieşti 310 aviadores estadounidenses, más o menos uno de cada cinco de los que partieron desde Bengasi. Otros 130 resultaron heridos y más de un centenar pasaron a ser prisioneros de guerra en Rumanía y Bulgaria. Solo 33 de los 178 Liberator enviados a Ploieşti sobrevivieron o estaban en condiciones de volar al día siguiente. De haber hecho el trabajo «Bombardero» Harris, las pérdidas podrían haber sido menores, aunque los civiles de Ploieşti habrían pagado un precio muy caro. Ese domingo negro solo fallecieron 116 soldados y civiles rumanos, lo cual convirtió a Ploieşti en uno de los pocos ataques aéreos de la guerra en la que murieron más aviadores que civiles. Fue también la única acción aérea de la contienda en la que se concedieron cinco Medallas de Honor del Congreso. Kane y Johnson la recibieron; Lloyd Hughes fue condecorado a título póstumo. Philip Ardery le recomendó para recibirla, escribió la distinción militar y se imprimió un gran póster con la foto de Hughes. Lo colgó en la pared de la sala del escuadrón cuando él y sus compañeros retornaron a Inglaterra, debilitados por la disentería y la pérdida de peso, unas pocas semanas más tarde.

Un doble golpe

Mientras algunas unidades de la 8.ª estaban en el distante desierto africano, proseguían los planes para la misión de Ratisbona-Schweinfurt, a pesar de la oposición constante de Ira Eaker. Era la misión de Washing-ton. «Nos obligaron a ello antes de estar preparados –contó Eaker en una entrevista con

posterioridad–. Protesté con vehemencia».[58] Como explicó uno de sus comandantes, «era como desplegar la caballería, abrirse paso a tiros y luego volver del mismo modo».[59] Eaker no tenía miedo a este tipo de combate, pero carecía de jinetes suficientes para la tarea.

Al igual que Ploieşti, todo dependía del secreto y de la sincronización, si bien Ratisbona-Schweinfurt constituyó un esfuerzo máximo, que utilizó casi todas las Fortalezas disponibles en Inglaterra. A finales de julio, se convocó a una tripulación líder –piloto, copiloto, bombardero y navegante– de cada uno de los grupos de bombardeo de la 1.ª y la 4.ª Alas de Bombardeo al cuartel general de sus respectivos jefes de ala, el general de brigada Robert Williams y el coronel Curtis LeMay. Tras informarlos a puerta cerrada de la misión, las tripulaciones líderes fueron retiradas de volar misiones de combate y juraron guardar secreto.

El navegante principal del 100.º era Harry Crosby, que ahora volaba con el capitán Everett Blakely, uno de sus más íntimos amigos, en la aeronave de cabeza del 100.º Grupo. El jefe del grupo para esta misión era el comandante John «Jack» Kidd, un oficial de operaciones que había querido ser piloto desde el momento en que vio a Jimmy Doolittle en una carrera aérea sobre un campo de hierba cerca de Winnetka, Illinois, la localidad de su infancia. Era listo, firme y sereno bajo la presión. Volaría con Blakely. Ese mes de agosto tenía 24 años.

La mañana de la misión, el 17 de agosto de 1943, despertaron a las dotaciones a la 01.30 de la madrugada. Los hombres supieron de inmediato que «se preparaba algo gordo».[60] Los ordenaron llevar mantas, cantimploras de agua y artículos de aseo. En el desayuno, les sirvieron huevos frescos, no en polvo, y ración extra de beicon, la comida especial que los hombres llamaban la Última Cena.[61] El coronel Harding abrió la reunión dirigiéndose a un caballete en el que había un esquema de la formación. Todo el mundo escuchó con atención; perderse una palabra podía ser mortal en el sentido literal del término.

El 100.º Grupo contribuiría con tres escuadrones, un total de veintiuna Fortalezas. Crosby observó que Brady volaba en su ala izquierda y que Charles «Crankshaft» Cruikshank lideraba el segundo elemento, con Frank Murphy de navegante y John Egan, su jefe de escuadrón, en el puesto de copiloto. El 100.º estaba en la posición más inferior y rezagada –la esquina de los Corazones Púrpura– de la cabalgata de bombarderos de la 4.ª Ala. En el más bajo de los tres escuadrones estaba Gale Cleven, su mejor piloto, sentado junto al copiloto Norman Scott. Cleven sería el escudo del 100.º en caso de que los alemanes golpearan primero al grupo y con más dureza.

Entonces llegó la sorpresa. «Vuestro [objetivo] principal es Ratisbona. Vuestro punto de referencia es el núcleo de los talleres de ensamblaje de aviones y motores del Messerschmitt Ciento Nueve G. Se trata del objetivo más vital que jamás hayáis atacado. Si lo destruís, habréis destruido el treinta por ciento de la producción de cazas monomotores de la Luftwaffe».[62]

Una segunda fuerza, les explicaron, iría a Schweinfurt. «Su blanco –prosiguió el oficial de inteligencia– produce la mayoría de rodamientos de bolas de Alemania. Tres meses después de lograr su objetivo, no habrá ni un motor en funcionamiento en todo el país». Ni uno solo de los aviadores le creyó.

A continuación, todos los ojos se fijaron en el enorme mapa de la pared. Se inclinaron para estudiarlo 240 hombres y su silencio solo fue roto por algún que otro silbido por lo bajo. «Podrías haber oído caer una máscara de oxígeno». Un cordel rojo iba desde Thorpe Abbotts a una ciudad alemana en el Danubio, al sur y al oeste de Núremberg. Sin embargo, en lugar de «dar media vuelta»[63] hacia la base, el cordel proseguía hasta los Alpes Austriacos, descendía por el espinazo montañoso de Italia y cruzaba el Mediterráneo hasta un punto en el desierto del norte de África. Nadie en el grupo había volado tan adentro de Alemania, aunque sus nuevos bombarderos estaban equipados con tanques de combustible extra en las puntas de las alas. Estos tanques Tokio, que incrementaban el radio de acción en casi 1600 kilómetros, los llevarían a otro continente. Algunos rostros palidecieron cuando el oficial de inteligencia mencionó, en un rápido aparte, que volarían sin escolta a través del corazón de la zona de defensa más formidable de Hitler.

A las 05.30 h, las dotaciones condujeron sus bombarderos al principio de la pista de aterrizaje y esperaron. El tiempo era excelente sobre el objetivo, aunque una densa bruma veraniega cubría el aeródromo de Thorpe Abbotts y el resto de estaciones aéreas del este de Inglaterra. En Kimbolton, base del 379.º Grupo de Bombardeo, parte de la fuerza de Schweinfurt para esa mañana, el navegante Elmer Bendiner y sus compañeros de dotación, permanecían bajo el ala del Tondelayo y «trataban de ver a través de la niebla el final de la pista […] sabíamos que muchos de nosotros moriríamos y. aun así. queríamos que empezase la batalla».[64] Era mejor acabar con ello y no tener que volver a revivir al día siguiente la angustia de los preparativos.

La torre comunicó que se demoraba la hora del despegue y luego se retrasó aún más. Los hombres se pusieron nerviosos e irritables. «Hubo que hacer numerosas "paradas para mear" detrás de los aviones –mencionó un aviador de otro grupo–. Debido a los nervios, algunos no podían llevarse el cigarrillo a los labios».[65]

En Bassingbourn, «Tex» McCrary, el publicista estrella de la Fuerza Aérea, tenía previsto volar en una Fortaleza llamada Our Gang. «Quería estar en primera fila. Y quería ver si podía "curar" el miedo»,[66] el temor que le había desbordado durante la única misión que había volado en esta guerra.

«Los *jerries* ya deben de saber lo que estamos cocinando […] apuesto que nos estarán esperando», dijo un tripulante. Entonces, el piloto habló por el intercomunicador: la hora cero se demoraba dos horas. Esa fue la señal para que la dotación saltara del avión y esperara en la pista. En ese momento, un amigo de

McCrary supo que estaba a bordo del Our Gang y fue en un coche a rescatarlo. No necesitó mucho tiempo para convencer a McCrary de que renunciara a algo que estaba desesperado por no hacer.

En Thorpe Abbotts, el teniente coronel Beirne Lay jr. esperaba la señal de la torre en el asiento del copiloto del Piccadilly Lily, uno de los aviones del jefe de equipo Ken Lemmons. Sentado a su lado estaba un enérgico irlandés llamado Thomas Murphy. Lay era uno de los mayores cabecillas del cuartel general, miembro de los «seis originales» de Eaker llegados a Inglaterra para establecer la 8.ª Fuerza Aérea. Cansado de ver la guerra desde un escritorio, Lay imploró a Eaker un destino en una unidad de combate y, durante los diez días anteriores, había estado volando misiones con el 100.º Grupo con objeto de prepararse para liderar un grupo de bombardeo pesado, el puesto que, al fin, le prometió Eaker. En un principio, estaba previsto que volara como observador en un aeroplano llamado Alice from Dallas, en el escuadrón inferior de Cleven, pero, justo antes de que los pilotos partieran hacia sus aviones, Cleven persuadió a Kidd para que trasladara a Lay al aparato de Murphy, en el escuadrón más protegido.

Sentado en el Piccadilly Lily, mientras se ajustaba nervioso la correa del reloj, Lay pensó en la mañana de agosto en la que vio a la diminuta fuerza de B-17 de Paul Tibbets despegar rumbo a Ruan. Aquel había sido un esfuerzo máximo. Ese mismo día, exactamente un año más tarde, la 8.ª desplegó treinta veces más Fortalezas que las que envió a Ruan.

El plan era que la fuerza de 146 bombarderos de LeMay con destino a Ratisbona despegara primero, con la mayor parte de escoltas. El contingente de Williams, muy superior con 230 aparatos, debía despegar minutos después. Las dos fuerzas debían volar con rumbo similar, como si se dirigieran al mismo objetivo, y luego dividirse en el interior de Alemania, para confundir y dividir las defensas aéreas enemigas. El contingente de LeMay encajaría el grueso de la contraofensiva germana, lo cual permitiría a la formación con destino a Schweinfurt atacar su objetivo sin demasiada resistencia. Mientras LeMay escapaba sobre los Alpes, la fuerza de Schweinfurt debería soportar toda la furia de la Luftwaffe de regreso a Inglaterra. El plan era de una simplicidad brutal: LeMay combatiría en el viaje de ida y Williams en el de vuelta.

Eran los dos mejores jefes de combate de la 8.ª Fuerza. Nadie tenía más mérito que Curtis LeMay en convertir a la 8.ª en una eficiente fuerza de combate y Williams era un jefe de aviación experimentado y audaz, un piloto tuerto e intrépido que caminaba con un bastón y había sido piloto de pruebas de la primera Fortaleza que salió de la cadena de producción de Boeing. Eaker contaba con él, aunque ahora el tiempo amenazaba con desbaratarlo todo.

En el cuartel general del Mando de Bombarderos, en High Wycombe, Frederic Anderson, de 38 años y nuevo jefe de bombardeo de la 8.ª Fuerza, tenía que tomar la decisión más difícil de su vida. Eran tres las opciones:[67]

1. Cancelar la misión y arriesgarse a perder, puede que, durante dos semanas, las condiciones meteorológicas ideales que predominaban desde la costa de los Países Bajos hasta África.

2. Ignorar el tiempo inglés y enviar a las dos fuerzas a la vez, con el peligro de perder un gran número de bombarderos en colisiones en pleno vuelo.

3. Enviar la fuerza de Ratisbona, que tenía que partir antes de una hora, con el fin de llegar a África al anochecer y retener la fuerza de Schweinfurt hasta que el tiempo se despejara sobre sus bases.

Anderson optó por la tercera opción y, visto *a posteriori*, la peor de todas. Los elementos retuvieron el contingente de Schweinfurt durante tres horas y media más. Esto permitió a la Luftwaffe golpear de pleno a la fuerza de Ratisbona y, a continuación, reagruparse y atacar a los bombarderos de Schweinfurt por duplicado: al entrar en Alemania y al salir de ella. Para dar mayor protección a la fuerza de Williams, la mayoría de Thunderbolt que debían volar con LeMay pasó a proteger la formación de Schweinfurt hasta los límites del radio de acción de los cazas, que, con los depósitos auxiliares mejorados, alcanzaba hasta casi el punto por el que los bombarderos entrarían en Alemania.

¿Por qué Anderson eligió mandar a los bombarderos si sabía que todo el plan de la misión se estaba deshaciendo ante él? Los partidarios en Washington del poder aéreo estaban sometiendo a intensa presión al mando de la 8.ª Fuerza Aérea para hacer que funcionara esta misión y probar, después de un año de fracasos y medias victorias, que el bombardeo diurno sin escoltas podía funcionar. Con esta misión parecía estar en juego nada menos que el futuro del bombardeo estratégico estadounidense. Y si los bombarderos de Anderson alcanzaban sus objetivos y los planificadores de Washington tenían razón en sus pronósticos acerca de la importancia de los rodamientos de bolas, la 8.ª podría asestar un golpe del cual Alemania podría no recuperarse nunca. Tal era la soberbia de los barones del bombardeo, que incluso actuaban con arreglo a certidumbres erróneas acerca de su efectividad de combate.

La misión tuvo un comienzo sorprendentemente bueno. LeMay había estado entrenando a sus dotaciones todo el verano para despegar con instrumentos y su 4.ª Ala de Bombardeo no perdió ni un solo bombardero al formar bajo un cielo tan nublado que había que guiar a los aviones hasta las pistas con linternas y faroles. Eran las 07.30 h cuando los bombarderos de Ratisbona atravesaron la cubierta de nubes, con Curtis LeMay en el avión líder del grupo que iba en cabeza, el 96.º de Bombardeo. A 6500 metros, el sol estaba saliendo y el cielo tenía un magnífico azul translúcido. «Sabíamos que tendríamos mucho trabajo, porque era un día realmente magnífico»,[68] recordó un artillero de cola de Nebraska. Los nazis tendrían «un día fantástico» para salir a la caza de

bombarderos. Y en el cielo había presas en abundancia, pues el torrente de bombarderos se extendía más de 24 kilómetros en el cielo.

Cuando los aviones de cabeza reportaron cazas enemigos a proa, Beirne Lay sintió que se le secaba la boca y que se le agarrotaban las nalgas. No fue más que un asalto de tanteo, pero ambos bandos tuvieron daños. Más abajo, Lay vio estallar y desaparecer una Fortaleza en una bola de llamas naranjas. Era el Alice from Dallas. La intervención de último minuto de Gale Cleven le había salvado la vida a Lay.

Cerca de la localidad de Eupen, en Bélgica, a 16 kilómetros de la frontera germana y a 480 de Ratisbona, el último de los Thunderbolt de escolta del 56.º Grupo de Caza de Zemke regresó a Inglaterra. En ese momento, un huracán de cazas enemigos se lanzó sobre los bombarderos, picando, girando y disparando los cañones alares «desde todas las horas del reloj». Los alemanes fueron por los grupos de retaguardia –el 95.º y el 100.º– y destruyeron seis Fortalezas. «La visión era fantástica y superaba la ficción –escribió Lay en su informe de misión–. Luché contra un impulso que tuve de cerrar los ojos y lo superé».[69]

Esta fue la primera de una «granizada» de ataques de cazas que continuaron casi todo el camino hasta el objetivo. «Sabía que iba a morir, al igual que muchos otros»,[70] recogió Lay. Los pilotos germanos estaban casi tan asustados como él. «Ascendimos y establecimos perfecto contacto con los Boeing –recordó el *Leutnant* Alfred Grislawski–. Había tantos que quedamos conmocionados hasta la médula».[71] Sin embargo, su «instinto cazador»[72] se despertó cuando comprendieron que los estadounidenses se dirigían al corazón de su país. «Esos *jerries* debían de tener familia en Hamburgo para querernos tan mal»,[73] dijo tiempo después Gale Cleven. Muchos la tenían y buscaban venganza.

La Luftwaffe despegó con más efectivos que nunca. Los diurnos en el oeste pasaron de los 250 cazas de marzo de 1943 a más de 400, en su mayor parte refuerzos de emergencia llegados de los frentes del Mediterráneo y la Unión Soviética. Al combatir sobre sus propios campos, los pilotos podían atacar hasta casi agotar el combustible y la munición y, a continuación, aterrizar, repostar y municionarse.[74]

La mayor parte del combate, el compañero de Cleven, John Egan, lo pasó en el estrecho morro del avión del capitán Cruikshank disparando una ametralladora calibre 12,7 mm, mientras el navegante Frank Murphy tiraba con el arma de la izquierda y el teniente Augie Gaspar, el bombardero, manejaba el arma emplazada en el centro de la cubierta de plexiglás. Muy pronto, todos ellos quedaron de rodillas entre montones de cartuchos vacíos hasta la altura del tobillo; rezaban para que los cañones no se fundieran a causa del calor extremo del fuego constante. La corriente de aire arrastraba escotillas de emergencia, paracaídas sin abrir, motores que estallaban y fragmentos de cadáveres. Lay vio a un piloto alemán saltar de su avión incendiado, plegarse sobre sí mismo y hacer

un triple salto mortal a través de la formación del 100.º Grupo. «Es evidente que estaba haciendo un salto retardado,** pues no vi que se abriera su paracaídas».[75]

Las secciones de retaguardia de la fuerza de LeMay llevaban soportando un asalto incesante desde hacía casi treinta minutos, habían perdido catorce bombarderos y la fuerza operativa aún estaba a más de 160 kilómetros de Ratisbona. En ese momento, en lo que parecía una cabalgada hacia la extinción, Lay miró al avión de Gale Cleven, líder del escuadrón inferior, y vio que le habían volado el morro y que tenía incendiado un motor. Como Lay supo más tarde, había sido alcanzado seis veces por proyectiles de 20 mm, su bombardero estaba herido y el operador de radio, que acababa de saber que su esposa estaba embarazada, estaba muriendo desangrado en un charco de vómito congelado, con las piernas seccionadas por encima de la rodilla. «Su tripulación, algunos de ellos novatos bastante inexpertos, se estaba preparando para saltar –recogió Lay en el reporte en el que recomendó a Cleven para la Medalla de Honor–. El piloto [...] solicitó repetidas veces al comandante Cleven que abandonaran la aeronave. La réplica del comandante Cleven [...] fue la siguiente: "Tú, hijo de puta. Quédate ahí y aguanta"».[76] Las palabras de Cleven se oyeron por el intercomunicador y ejercieron un efecto tranquilizador sobre la dotación.

Una hora y media después del primer ataque de cazas, la columna de bombarderos de LeMay llegó sobre el objetivo. «Estaba seguro de que nuestros bombarderos se sentían implacables como ángeles vengadores al sincronizar sus visores sobre la gran fábrica de Me-109 que se extendía debajo de nosotros en el meandro del Danubio serpenteante y azul, cerca de los arrabales de Ratisbona»,[77] escribió Lay. Momentos después, una luz roja parpadeó en el panel de instrumentos del Piccadilly Lily. «Lanzamos nuestras bombas. Dejamos atrás el objetivo y nos dirigimos hacia los Alpes coronados de nieve».

Desde Ratisbona había 110 kilómetros a los Alpes y, desde allí, casi cinco horas hasta el norte de África. Los cazas alemanes no tenían alcance suficiente para seguirlos por las montañas, pero algunos pilotos decididos los persiguieron parte del camino. «Bastaba con oír los rezos que se emitían por el intercomunicador para entender lo importante que era llegar a los Alpes –narró un artillero a un periodista de *Yank*–. Sonaba como una iglesia voladora».[78]

Tras once horas en el aire, el aeroplano de Tom Murphy aterrizó en el desierto argelino con los indicadores de combustible vacíos. Eran diez de los supervivientes de una misión en la que había perecido un total de 240 tripulantes. Esa noche, Beirne Lay durmió cerca del ala de su avión bajo un cielo cuajado de estrellas. «Mi auricular de radio estaba en el avión. Así y todo, podía oír los acordes profundos de una gran música».[79]

LOS HOMBRES HABLARON ESA NOCHE EN EL DESIERTO AFRICANO HASTA dormirse sin saber cómo le había ido a la fuerza de Schweinfurt. Alrededor de mediodía,

mientras la incursión de Ratisbona combatía en ruta hacia el objetivo, el sol deshizo al fin la pesada bruma de los aeródromos de Inglaterra y la incursión de Schweinfurt levantó el vuelo. A las 14.10 h de la tarde, a su llegada a Eupen, estaban, sin saberlo, en un hito histórico de la batalla entre la Luftwaffe y la 8.ª Fuerza Aérea: «Creo que ese momento exacto en el que los P-47 se marcharon y sufrimos todas esas pérdidas fue un punto de inflexión decisivo [en la guerra aérea] –rememoró cuarenta años más tarde William H. Wheeler, piloto del 91.er Grupo–. La Fuerza Aérea pudo comprobar que su idea de enviar B-17 sin escolta en una penetración en profundidad no era válida».[80]

En cuestión de minutos, el general Williams vio en el horizonte los morros amarillos de los aviones de cabeza de la mayor fuerza jamás reunida por la Luftwaffe contra una formación de bombarderos estadounidense, alrededor de 300 cazas, más del doble de aparatos a los que tuvo que hacer frente LeMay. Era el inicio de un combate aéreo de un tamaño y ferocidad sin precedentes. Había tantos hombres descendiendo en paracaídas que parecía «como una invasión paracaidista»,[81] manifestó un aviador. Elmer Bendiner recuerda que miró y «conté fulgores intermitentes color amarillo-naranja»[82] que procedían del suelo. Enseguida comprendió que no eran casas ni pueblos; eran Fortalezas ardiendo. «Seguimos el rastro de Fortalezas en llamas hasta llegar al objetivo –recordó el teniente coronel Lewis E. Lyle, del 303.er Grupo de Bombardeo–. Volé sesenta y nueve misiones durante la guerra, pero ninguna tan mala como esta».[83]

Sobre el Rin, cazas germanos convirtieron la Fortaleza de William Wheeler en una tea ardiente. Wheeler quedó atrapado, cabeza abajo, en el avión en llamas que se precipitaba a tierra dando vueltas, pero, de algún modo, logró llegar a la escotilla de escape delantera y salir al torbellino de aire en el mismo momento en que una explosión arrancó el ala izquierda del avión.

Al saltar, su último pensamiento fue para su novia, que le esperaba en Inglaterra. Una hora más tarde, estaba sentado en el catre de hierro del calabozo, «como una mazmorra»,[84] de una pequeña localidad alemana y comía un bocadillo de pan negro y salchicha. Habían pasado dieciséis horas desde su última comida.

Para muchos supervivientes, la batalla en dirección y de regreso a Schweinfurt fue una pesadilla continua en la que ninguna parte se distinguía con claridad de la otra, excepto el rescate, «la bendita visión de los Thunderbolt volando alto sobre la costa del canal de la Mancha».[85] En su segunda misión del día, los Thunderbolt de Zemke se arriesgaban a la aniquilación al conservar sus depósitos llenos, altamente inflamables y hechos de papel prensado, hasta llegar cerca de la frontera entre Bélgica y Alemania. El combustible extra les permitía volar unos 25 kilómetros al este de Eupen, donde sorprendieron a uno de los grupos de ataque de élite de la Luftwaffe en el momento en que se disponía a dar una última pasada sobre los bombarderos en retirada. La aviación germana salió mal parada. Los P-47 de Zemke derribaron al menos once cazas germanos a cambio de solo

tres aparatos propios.

Los bombarderos estadounidenses empezaron a tomar tierra alrededor de las 18.00 h, muchos de ellos en el primer campo británico que encontraron. Treinta y seis no lograron volver, entre ellos, diez del 91.er Grupo. Uno fue el Our Gang. Esa tarde, «Tex» McCrary entró en la sala de operaciones. Un amigo levantó la cabeza de su tarea y dijo secamente: «Hola, suerte».[86]

La dotación del Tondelayo había estado en el aire ocho horas y cuarenta minutos, de las cuales pasó cerca de seis bajo el fuego. Tras la reunión posmisión, los hombres se arrastraron a sus camas. Al apoyar la cabeza sobre la almohada, Elmer Bendiner se preguntó: «¿Hemos ganado? ¿Hemos perdido?».[87]

Al día siguiente, los aviadores leyeron en los diarios ingleses que habían destruido el objetivo y ganado una trabajada victoria. El *London Daily Herald* reportó la pérdida de solo dos Fortalezas, las cuales habían aterrizado sanas y salvas en la Suiza neutral. Ratisbona había sido «barrida del mapa en el sentido literal de la palabra»,[88] afirmó eufórico el teniente general Harold George, uno de los miembros originales de la mafia de bombarderos, que estaba en Inglaterra en gira de inspección; y la Luftwaffe había recibido una tremenda tunda, tras la supuesta pérdida de 288 cazas. «El huno ya no tiene lugar donde esconderse»,[89] se congratulaba Anderson en el telegrama de felicitación que remitió a LeMay en el norte de África.

En Ratisbona, una bella y bien conservada ciudad medieval de 80 000 habitantes, el bombardeo fue preciso. El blanco fue saturado de dispositivos de alto explosivo e incendiarios y apenas pereció un puñado de civiles. «Estoy impresionado por la precisión con la que bombardean esos bastardos –anotó en su diario el piloto de caza alemán Heinz Knoke–. Es fantástica».[90]

«Pensamos que quizá lo habíamos logrado y que tal vez ya no se volverían a fabricar Messerchmitts ahí abajo […] nunca más –escribió LeMay–. Esa planta quedó fuera de combate por completo […]brevemente».[91] LeMay hizo bien en remarcar la última palabra. La fábrica fue reconstruida en tiempo récord y Albert Speer intensificó los trabajos para dispersar otras plantas de ensamblaje de cazas, que ocultó en bosques remotos y zonas montañosas.

En Schweinfurt, el bombardeo fue impreciso. Tenían que alcanzar tres plantas muy separadas entre sí y los navegantes de Williams tuvieron dificultades para localizarlas, obstaculizados por el caos de la formación y los torbellinos de humo de los generadores artificiales de niebla que rodeaban la ciudad. Los bombarderos, desorientados, largaron alrededor de un tercio de sus explosivos en áreas residenciales de la localidad, que mataron a 200 civiles, y las bombas que alcanzaron las fábricas no eran lo bastante potentes como para destruir la importante maquinaria de la factoría. Los estadounidenses dejaron caer bombas de 450 kilogramos sobre Schweinfurt en una época en la que los británicos arrojaban de forma habitual dispositivos de 1800 kilogramos y, en algunos casos,

de 3200. Los techos de las fábricas de Schweinfurt que se derrumbaron a causa de los daños provocados por las bombas, en realidad protegieron las máquinas de rodamientos de bolas de sufrir daños mayores. Aunque la producción descendió de inmediato en un 38 por ciento, Speer disponía de suficiente reserva para hacer que Alemania superara este revés temporal de la producción.[92] No obstante, los estadounidenses, sin saberlo, destruyeron el taller que producía piezas para una de las armas secretas milagrosas de Hitler, el Messerschmitt 262, con lo que demoraron la producción del avión a chorro que podría haber prolongado la guerra aérea.

En sus memorias, Albert Speer escribió que huyeron de un «golpe catastrófico».[93] Si los estadounidenses hubieran vuelto a Schweinfurt y lo hubieran castigado «con reiteración» con máxima fuerza, en lugar de perder el tiempo con otros blancos menos importantes, podrían haber llevado la producción de armamentos «a su paralización [...] en cuatro meses». Los historiadores se han aferrado a los comentarios de Speer para criticar las prioridades de los bombardeos aliados, pero Speer se limitó a repetir las recomendaciones del Comité de Analistas de Operaciones de «Hap» Arnold, el cual aconsejó los ataques concentrados que temía Speer. «La economía enemiga era demasiado grande [...] para destruirla toda»,[94] explicó Elihu Root jr. El comité consideraba que «teníamos que elegir puntos vitales en los que un pequeño daño físico provocara un gran caos industrial» y estableció que el bombardeo «debía [...] seguir adelante con energía inexorable, porque habría una carrera entre la destrucción, de un lado, y la reparación y evasión, del otro». Así y todo ¿cómo puede uno seguir adelante sin demora tras sufrir pérdidas semejantes?

En agosto de 1943, Speer no tenía idea de lo dañada que había quedado la 8.ª después de su doble golpe. En una conferencia de prensa en Londres, Harold George, uno de los miembros originales de la mafia de bombarderos de Maxwell Field, sostuvo que la pérdida de 60 bombarderos era un precio aceptable para el daño infligido al enemigo. Sin embargo, no mencionó que esa cifra era casi una quinta parte de la fuerza atacante y que 100 bombarderos más se perdieron a causa de los daños sufridos en combate. Esto suponía alrededor del 40 por ciento del contingente enviado desde Inglaterra.[95] En una tarde, la 8.ª había perdido tantos bombarderos como en sus seis primeros meses de operaciones. Atacar Schweinfurt «reiteradamente» con esta castigada flota en las semanas siguientes a la primera incursión hubiera sido un acto demencial.

El plan original de los planificadores de la 8.ª Fuerza Aérea era lanzar un doble golpe contra Schweinfurt, en el que la RAF aplastaría la ciudad en la noche del 17 de agosto. De haberse lanzado semejante asalto, «podría haber tenido un efecto inmediato y severo en muchos elementos vitales de las fuerzas de primera línea de Alemania»,[96] según el testimonio de posguerra de los directores de las fábricas de Schweinfurt. Sin embargo, las condiciones meteorológicas de esa

noche eran ideales para atacar una instalación nazi secreta en Peenemünde, en la costa del Báltico, que la inteligencia aliada había descubierto hacía poco. Y, tras bombardear Peenemünde, Harris fue directo a por Berlín. «Podemos arrasar Berlín de punta a punta si las USAAF se unen. Nos costará 400-500 aviones. A Alemania le costará la guerra».[97] La RAF no atacó Schweinfurt hasta el siguiente mes de febrero, la noche después de la tercera incursión estadounidense, y solo bajo la insistente presión del jefe de Estado Mayor del Aire, *sir* Charles Portal. Harris, desafiante, insistía en que los expertos en objetivos que recomendaban los rodamientos de bolsa estaban «completamente locos».[98]

Desde el punto de vista táctico, el doble golpe del 17 de agosto fue una victoria decisiva para las defensas germanas. La fantástica cifra estadounidense de 288 cazas destruidos casi superaba a la fuerza alemana total que atacó a la 8.ª aquel día. Las pérdidas germanas reales ascendieron a 47 cazas. Pero Hitler no lo celebró. Alemania había quedado más dañada de lo que los estadounidenses creían.[99] Enfurecido por los asaltos del verano sobre Hamburgo, Ratisbona, Schweinfurt y Peenemünde, Hitler hizo recaer la responsabilidad sobre Hans Jeschonnek, jefe de Estado Mayor de la Luftwaffe. El 18 de agosto, desesperado, Jeschonnek se disparó una bala en el cerebro.

El año 1943 fue el punto de inflexión de la guerra contra Alemania. Derrotadas en Stalingrado, en el norte de África, en Sicilia y en las aguas del Atlántico Norte, las fuerzas terrestres y navales de Hitler estaban bajo presión en todos los frentes. Una semana antes de la misión de Ploieşti, el dictador italiano Benito Mussolini fue destituido por una rebelión palaciega y el Ejército alemán, ya muy disperso, se vio obligado a despachar divisiones de élite al sur de Italia para hacer frente a la invasión aliada, que podría suceder a primeros de septiembre. Para entonces, Alemania estaría combatiendo una guerra en dos frentes; en realidad, en tres frentes, según la apreciación de Speer. En su opinión, Alemania no podía permitirse perder la guerra en el aire. En el verano de 1943, el frente aéreo todavía aguantaba, pero los aliados estaban aumentando la presión. Como Roosevelt le comentó a la prensa: «Hitler construyó muros en torno a su "Fortaleza Europa", pero olvidó ponerle tejado».[100]

Con la salvedad de la batalla de Inglaterra, Europa occidental había sido un teatro secundario para la Luftwaffe hasta finales del verano de 1943. Ahora, con la patria sometida a un doble asalto desde el aire, el teatro que antes era periférico pasó a ser el frente aéreo central. Todos los demás fueron despojados para alimentar a este, con la consecuencia de que los soldados de la Wehrmacht muy rara vez volverían a tener apoyo aéreo suficiente para sus operaciones militares, lo cual era incapacitante.

Además, Speer se sentía frustrado por la negativa de Hitler a tomarse en serio la emergente amenaza estadounidense. El líder al que idolatraba con servilismo no supo distinguir entre la campaña de aplastamiento de ciudades de Harris y el

menos espectacular, aunque en potencia más peligroso, bombardeo estratégico de los estadounidenses, pues creía, erróneamente, que eran esfuerzos paralelos para destruir la moral de la población civil alemana. Para Hitler, las incursiones de Estados Unidos de 1943 fueron molestias menores comparadas con las devastadoras incursiones de Harris sobre las populosas ciudades de Alemania, que temía que socavaran el apoyo popular a su régimen. En lugar de encargar las cifras enormes de cazas para la defensa que exigía el jefe de la fuerza de cazas, Adolf Galland, y el *Generalfeldmarschall* Erhard Milch, responsable del programa de armamentos de la Luftwaffe, Hitler acumuló baterías antiaéreas en torno de las grandes urbes, las cuales derribaban la mitad de bombarderos que los cazas de la defensa, si bien ofrecían impresionantes despliegues de fuegos artificiales que reforzaban la moral, así como también se concentró en la producción de armas de represalia de inmenso coste.[101] Una de las principales armas de represalia era el cohete V-2, un misil balístico de corto alcance desarrollado por el doctor Wernher von Braun y su equipo de científicos. «Esto será la represalia contra Inglaterra»,[102] les comunicó Hitler a sus generales después de que Von Braun le mostrara una película en color de la velocidad supersónica del cohete y su potencial destructivo. Speer, a pesar de su escepticismo inicial, se plegó a las exigencias de Hitler y dio máxima prioridad tanto al programa V-2 como al programa del Ejército de la bomba voladora V-1, un arma mucho más primitiva que el imparable cohete de Von Braun. Tras las incursiones de Hamburgo, Hitler se obsesionó con la idea de que el «el terror solo puede ser roto con el terror [...] el pueblo alemán –rugió a sus asistentes– exige represalias».[103] Si desencadenaba la destrucción sobre las ciudades inglesas, obligarían a la RAF a detener sus devastadores ataques nocturnos. «Solo puedo ganar esta guerra si destruyo más ciudades del enemigo que las que él nos destruye»,[104] le dijo a uno de sus generales. Sin embargo, sin una fuerza estratégica de bombarderos cuatrimotores con los que emprender asaltos aéreos sostenidos y efectivos contra las ciudades británicas, tendría que esperar a la llegada de sus cohetes de represalia. (Alemania quiso organizar una fuerza de esas características a finales de la década de 1930 como complemento de sus potentes bombarderos medios, pero sus diseñadores nunca supieron corregir los problemas de motor del He177, el esperado bombardero estratégico de largo alcance de la Luftwaffe).[105]

Entretanto, mentes más racionales se concentraron en reforzar las defensas del Reich. Para producir cazas en número suficiente para defender Alemania en 1943, Milch tuvo que contradecir e ignorar las órdenes de Hitler y hacer que Galland desplegara dichos aviones en masa contra los «atacantes diurnos»,[106] cuyos ataques de precisión eran, según Galland, «de mayores consecuencias para la industria de guerra»[107] que los ataques de área de la RAF. Debido, en gran parte, a los esfuerzos de Milch, la producción de aparatos de caza se incrementó en un 125 por ciento en 1943 y al año siguiente aumentó aún más. Con todo,

tanto Milch como Speer libraban una batalla perdida contra el poder industrial combinado de los aliados anglo-estadounidenses. Cuando le mostraron a Hitler las fantásticas cifras de producción aliadas en 1943 –151 000 aviones ante los 43 000 de Alemania– este se negó a creerlas.[108] Y, en 1943, la opinión del Führer importaba todavía más, toda vez que él, un hombre del ejército de tierra, asumió el control casi completo de las operaciones aéreas y retiró a Göring, indolente e ignorante en el aspecto tecnológico, todo poder sobre la Luftwaffe, excepto en cuestiones ceremoniales. Solo el estrecho vínculo personal de Hitler con Göring, de quien decía que era un «segundo Wagner»[109] en lo relativo a su amplitud de miras e imaginación, mantuvo en el poder al *Reichsmarshall* adicto a la morfina.

Había un elemento más amenazador aún para la Luftwaffe. Las enormes batallas aéreas de desgaste en todos los frentes estaban erosionando de gravedad sus efectivos, a pesar del incremento de producción. En el mes de agosto de 1943, la Luftwaffe perdió 334 cazas sobre el oeste de Europa. «Las pérdidas en el frente –escribió el historiador de la Fuerza Aérea germana Williamson Murray– engullían lo que producía la industria».[110]

La misión de Ratisbona-Schweinfurt también tuvo un efecto descorazonador en el alto mando aliado; era como si ambos bandos hubieran perdido la batalla. Ese mes de agosto, en la Conferencia de Quebec en la que se debatió acerca del desembarco de Normandía, Churchill, respaldado por el general Marshall, desestimó las exageradas cifras de los barones del bombardeo y volvió a cuestionar seguir con la ofensiva diurna. «Hap» Arnold defendió en público la unidad de Eaker, aunque en privado compartió su preocupación con Robert Lovett. «A Hap le estaba costando mucho aguantar –recordó Lovett–. No puedo documentarlo, pero creo que empezaba a temer por [el futuro del bombardeo diurno] porque la tasa de desgaste era demasiado elevada».[111] Un mes más tarde, tras un rápido viaje a Inglaterra, el gran campeón de la idea del bombardero independiente escribió a Marshall: «Las operaciones sobre Alemania conducidas aquí en las últimas semanas confirman de forma definitiva que debemos acompañar las misiones de bombardeo diurno con cazas de largo radio de acción».[112]

Años más tarde le preguntaron a «Ted» Timberlake cuál consideraba la principal lección de la guerra aérea en Europa. Este, antiguo jefe del «Circo Ambulante de Ted», respondió sin dudar: la 8.ª Fuerza Aérea había «sobreestimado»[113] a su arma principal, el B-17. «Antes de la Segunda Guerra Mundial, si le hubieras explicado al oficial medio del Cuerpo Aéreo que serían necesarias incursiones [reiteradas] de 1000 a 1500 bombarderos pesados para dejar fuera de combate un blanco específico […] se habrían reído de ti». Y en aquel entonces nadie habría creído que «el bombardero no puede vivir en un entorno en el que hay una buena defensa aérea».[114] Fueron necesarias las misiones de Ploieşti y Ratisbona-Schweinfurt para convertir del todo al general Arnold. Sin embargo, con el caza de largo radio de acción y la flota de mil bombarderos

todavía en el futuro, Eaker y Arnold tendrían que seguir presionando con lo que tenían. De modo que Arnold le dijo a Eaker que volviera a Schweinfurt a rematar el trabajo lo antes posible.

«[DESPUÉS DEL 17 DE AGOSTO] LA VIDA YA NUNCA FUE LA MISMA»,[115] anotó en su diario el capellán James Good Brown, en su diminuta habitación junto a la capilla de la base aérea de Ridgewell. Su 381.er Grupo había acumulado las bajas más elevadas de todos los grupos de la misión de Schweinfurt y el ambiente en la base era el de «una morgue». Brown llevaba con el 381.º desde que recibieron el entrenamiento básico en Pyote, Texas, cuando las esperanzas eran tan altas que el grupo pensaba que jamás perderían a nadie. El capellán había dejado a su esposa y a su iglesia de Lee, Massachusetts, para estar con esos hombres a los que se sentía más unido que a sus hermanos. El 381.º era «su parroquia y su congregación». Pensaba que los conocía, pero Schweinfurt los cambió. Lo sabía porque los aviadores que no podían dormir acudían a él en mitad de la noche con sus miedos. Algunos decían que en sueños habían sentido el frío abrazo de sus camaradas muertos. «Los hombres comen en silencio. Se levantan y se van de la mesa en silencio. Si piden algo, es con un murmullo. O no piden la mantequilla para no tener que hablar. En los caminos, los hombres pasan sin saludarse. Si sonríen, es una sonrisa forzada».

En Thorpe Abbotts era igual. Nueve aeronaves del grupo –noventa hombres– estaban desaparecidas. Era el inicio de la reputación de «unidad maldita»[116] del 100.º Grupo. Varios días después de volver de África, el navegante Frank Murphy escribió a su madre en Atlanta para decirle que la guerra se había convertido en «una pesadilla»[117] para él. «Todavía estoy bien y sano, pero no sé cuánto tiempo voy a estar así […] sigue escribiéndome y reza por mí de vez en cuando […] sin duda, me va a hacer falta».

Muchos soldados de tierra tenían más miedo a quedar desfigurados o desmembrados que a la muerte. No los aviadores. Si se le acababa la suerte, lo habitual era morir, no caer herido. En el combate terrestre, por cada muerto había tres o cuatro heridos. En las Fuerzas Aéreas del Ejército de la Segunda Guerra Mundial, había tres muertos por cada herido.[118]

Lo que salvó a esos hombres de caer en la desesperación fue su instinto vital, siempre más fuerte en los jóvenes, con su poderoso sentimiento de indestructibilidad. Ese mismo mes, John Steinbeck estaba cubriendo otro teatro de guerra. Escribió que todo soldado joven y bisoño que escruta los rostros asustados de sus temerosos compañeros «ve la muerte en ellos».[119] Sin embargo, en el fondo de su corazón, cree que él está exento. Fue este delirio fantástico lo que les hizo resistir. Medio siglo después, Frank Murphy, al escribir acerca de Ratisbona, recordó el inolvidable verso británico de la Primera Guerra Mundial:[120]

Las campanas del infierno tintinean
para ti, mas no para mí.

NOTAS

1 Brown, J. G., 1994, 50-51.
2 Lemmons, K., Goodman, C. y Riddling, J., 1999, 36.
3 *Ibid.*, 37.
4 *Ibid.*, 29-30.
5 Burt Evans, «Air Force Mechanics», *Yank*, 27 de febrero de 1944, 6.
6 Lemmons, K., Goodman, C. y Riddling, J., *op. cit.*, 42.
7 Crosby, H. H., 1993, 62.
8 Neil «Chick» Harding: el 1 de julio de 1943, Harding reemplazó al coronel Harold Huglin, que, después de menos de un mes, fue relevado del mando debido a úlceras de estómago.
9 Nilsson, J. R., 1946, 10.
10 Crosby, H. H., *op. cit.*, 100-101.
11 AAF, vol. 2, 674.
12 Hawton, H., 1944, *passim*.
13 Citado en Middlebrook, M., 1980, 258.
14 Citado en Flower, D. y Reeves, J. (eds.), 1997, 564-565.
15 Citado en Middlebrook, M., 1980, 268.
16 Todas las citas proceden de Wendel, E., 1957, 188.
17 Citado en Middlebrook, M., 1980, 276.
18 *Ibid.*
19 Uwe Koster en Steinhoff, J., 1994, 212.
20 Wolff-Mönckeberg, M., 1979, 71.
21 Citado en Flower, D. y Reeves, J. (eds.), *op. cit.*, 564-565; Seydewitz, M., 1945, 305.
22 Wendel, E., *op. cit.*, 189-190. Por un incidente similar que involucró el cadáver horneado de un niño, *vid*. Reck-Malleczewen, F. P., 1970 (1947), 189.
23 33 kilómetros cuadrados: USSBS, *Hamburg Field Report*, vol. 1, Text, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947, 32; USSBS, *Over-all Report (European War)*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1945, 92.
24 Reck-Malleczewen, F. P., *op. cit.*, 189.
25 Galland, A., 1973 (1954), 159-160.
26 Speer, A., 1977 (1970), 284. *Véase también* Kershaw, I., 2000, 598.
27 *Ibid.*
28 Sherry, M., 1987, 155.
29 Hastings, M., 1989 (1979), 208.
30 Novey, J., 1997, 47-48.
31 *Ibid.*
32 Comer, J., 1989 (1986), 5.
33 Citado en Hutton, O. C. [Bud] y Rooney, A. A., 1944, 217.
34 Andrew A. Rooney, «Congressional Medal Awarded Texas Flier», *S&S*, 20 de diciembre de 1943, 1; Andrew A. Rooney, «Flier Dropped with Arm Gone Is Safe in Reich», *S&S*, 7 de diciembre de 1943, 1.

35 USSBS, «Interview with Officials of the Kugelfisher Company», 2 de mayo de 1945, 137.315-4, AFHRA.
36 Citado en Dugan, J. y Stewart, C., 2002 (1962), 3.
37 LeMay, C. E. y Kantor, M., 1965, 289.
38 AAF, vol. 2, 355.
39 *Ibid*.
40 *Ibid*.
41 Petróleo alemán: USSBS, *Oil Division, Final Report*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947, 1.
42 Maremoto: AC/AS Intelligence Division, «The Ploesti Mission», 151-156, AFHRA.
43 Ardery, Ph., 1978, 97.
44 Citado en McCrary, J. R. (Tex) y Scherman, D. E., 1944, 200.
45 Padre Gerald Beck: Ardery, Ph., *op. cit.*, 93-94.
46 Citado en Way, F. y Sternfels, R., 2000, 23. *Véase también* Stout, J. A., 2003, 34.
47 Citado en Dugan, J. y Stewart, C., *op. cit.*, 82.
48 *Ibid*.
49 Cameron, W. R., agosto de 1971, 59.
50 Dugan, J. y Stewart, C., *op. cit.*, 33.
51 Citado en Jablonski, E., 1982, 73.
52 Cameron, W. R., *op. cit.*, 61.
53 Citado en Dugan, J. y Stewart, C., *op. cit.*, 47; Andrew A. Rooney, «He Won Highest American Award», *S&S*, 23 de noviembre de 1943, 2.
54 Citado en Bailey, R. H., 1979, 130.
55 Ardery, Ph., *op. cit.*, 106.
56 *Ibid*.
57 Recuperación de Ploieşti: Dugan, J. y Stewart, C., *op. cit.*, 222.
58 Citado en Middlebrook, M., 1983, 28.
59 *Ibid*.
60 Murphy, F. D., 2001, 114.
61 Última Cena: entrevista del autor con Gale W. Cleven, 2 de abril de 2003.
62 Lay, B. jr., 6 noviembre de 1943, 10; todas las citas no citadas en la sección de Ratisbona proceden de Lay, B. jr., *ibid*., 9-11, 85-88.
63 Le Strange, R. y Brown, J. R., 1989, 20.
64 Bendiner, E., 1980, 14-15.
65 O'Neill, B. D., 1999, 40.
66 Todas las citas de McCrary y la tripulación proceden de McCrary, J. R. (Tex) y Scherman, D. E., *op. cit.*, 100-110.
67 La decisión de Anderson: general de brigada Frederick L. Anderson, «Report of Operations, 17 August 1943», Eaker MSS.
68 Citado en Charles Brand, «The Regensburg Raid», *Yank*, 12 de septiembre de 1943, 3; coronel Beirne Lay Jr., «Personal Report on the Regensburg Mission», 17 de agosto de 1943, GP-100-SU-RE, AFHRA.
69 Coronel Beirne Lay Jr., «Personal Report on the Regensburg Mission», 17 de agosto de 1943, GP-100-SU-RE, AFHRA.
70 Citado en Middlebrook, M., 1983, 106.
71 *Ibid*.
72 *Ibid*.
73 Entrevista del autor con Gale W. Cleven, 2 de abril de 2003.
74 Fuerza de la Luftwaffe: Murray, W., 1985, 174-175; Bekker, C., 1968, 319; para cifras

sospechosamente altas, *vid.* «Report on the CBO», 12 de octubre de 1943, 520.310B IV, AFHRA; *véase también* USSBS, entrevista con el dr. Kurt Tank, 17 y 24 de abril de 1945, AFHRA.
75 Lay, B. jr., *op. cit.*, *passim*; coronel Beirne Lay Jr., «Personal Report on the Regensburg Mission», 17 de agosto de 1943, GP-100-SU-RE, AFHRA.
76 Lay, B. jr., *op. cit.*, *passim*; coronel Beirne Lay Jr., «Personal Report on the Regensburg Mission», 17 de agosto de 1943, GP-100-SU-RE, AFHRA. En el informe de la misión, y más adelante en la vida, Cleven se negó a sacar a relucir el incidente. «Solo estaba tratando de estabilizar a mi piloto. Necesitaba algo de apoyo». El piloto, Norman Scott, que negó enérgicamente haber entrado en pánico durante la misión, fue enviado a otra base y se le asignó servicio en tierra. Entrevista del autor con Gale W. Cleven, 2 de abril de 2003.
77 Lay, B. jr., *op. cit.*, 88; coronel Beirne Lay Jr., «Personal Report on the Regensburg Mission», 17 de agosto de 1943, GP-100-SU-RE, AFHRA.
78 Citado en Charles Brand, «The Regensburg Raid», *Yank*, 12 de septiembre de 1943, 3.
79 Lay, B. jr., *op. cit.*, 88.
80 Citado en Middlebrook, M., 1983,192.
81 Citado en O'Neill, B. D., *op. cit.*, 43.
82 Bendiner, E., *op. cit.*, 172.
83 Entrevista del autor con Lewis E. Lyle, 27 de enero de 2001.
84 Wheeler, W. H., 2002, 1-11.
85 Bendiner, E., *op. cit.*, 174.
86 McCrary, J. R. (Tex) y Scherman, D. E., *op. cit.*, 110.
87 Bendiner, E., *op. cit.*, 174-175.
88 *S&S*, 26 de agosto de 1943; AAF, vol. 2, 683.
89 Anderson a LeMay, 18 de agosto de 1943, Curtis LeMay Papers, Library of Congress.
90 Knoke, H., 1997 (1953), 98.
91 LeMay, C. E. y Kantor, M., *op. cit.*, 295.
92 Descenso de la producción: USSBS, entrevista con Kurt Tank, 19 de mayo de 1945, AFHRA.
93 Speer, A., 1977 (1970), 284-285.
94 Elihu Root jr. a Guido Perera, en Perera, G. R., 1974, 151.
95 40 por ciento de la fuerza: Freeman, R. A., Crouchman, A. y Maslen, V., 1981, 89-90.
96 Perera, G. R., *op. cit.*, 139.
97 Citado en Hastings, M., *op. cit.*, 257.
98 Perera, G. R., *op. cit.*, 157.
99 Pérdidas alemanas reales: Middlebrook, M., 1983, 286.
100 Transcripción sin fecha del comunicado de prensa, Spaatz MSS.
101 Baterías antiaéreas: Boog, H. *et al.*, 2001, vol. 6, 616.
102 Speer, A., 1981, 208.
103 Citado en Murray, W., *op. cit.*, 174.
104 Citado en Overy, R. J., julio de 1980, 411.
105 El He177: Corum, J. S., 1997, 267-268. La producción de un bombardero de largo alcance también se vio disuadida por la preferencia del *Generaloberst* Ernst Udet por los bombarderos en picado. Justo después de la guerra, el Ministerio del Aire británico elaboró una sólida historia general de la Luftwaffe, *vid.* Gran Bretaña, Ministerio del Aire, 1983 (1948).
106 Galland, A., *op. cit.*, 178.
107 *Ibid.*
108 Cifras de producción: Overy, R. J., 1984, 193.

109 Overy, R. J., julio de 1980, 417.
110 Murray, W., *op. cit.*, 180.
111 Citado en Coffey, Th. M., 1982, 321.
112 Arnold al general George Marshall, 3 de septiembre de1943, Arnold MSS.
113 Entrevista con el general E. J. Timberlake, L239.0512-792, AFHRA.
114 *Ibid.*
115 Brown, J. G., *op. cit.*, 112-113, 117-119.
116 Crosby, H. H., *op. cit.*, 122.
117 Murphy, F. D., *op. cit.*, 125.
118 Muertos y heridos: McManus, J. C., 2000, 190.
119 *New York Herald Tribune*, 3 de octubre de 1943, 43.
120 Citado en Murphy, F. D., *op. cit.*, 130.

* N. del T.: Uniforme de paseo.

** N. del T.: Se refiere a que muchos aviadores esperaban antes de abrir el paracaídas para evitar ser tiroteados por los aviones enemigos.

CAPÍTULO 8

HOMBRES EN GUERRA

Los hombres en guerra son diferentes a los hombres en casa. Lo que fueran en Estados Unidos, lo son más en Inglaterra. Quien era bueno allí, pasa ser muy bueno; quien era malo, pasa a ser muy malo.

Harry Crosby, *A Wing and a Prayer*

Anglia Oriental, 6 de septiembre de 1943

Hacia el final de la ofensiva veraniega de Ira Eaker, parecía que el enemigo estaba ganando la guerra en los cielos del Reich. Durante las tres semanas posteriores a la misión de Ratisbona-Schweinfurt, la castigada y debilitada 8.ª Fuerza Aérea no se aventuró más allá de la protección de su cobertura de cazas. Cuando al fin lo hizo, el 6 de septiembre, el raid fue uno de los peores fiascos de su historia.

Un manto de nubes cubría el objetivo, una planta de rodamientos de bolas en Stuttgart, y los bombarderos empezaron a dar vueltas sobre la ciudad en busca de claros entre las nubes, sin dejar de combatir a la Luftwaffe. Más de 230 de las 338 Fortalezas despachadas al objetivo se marcharon de Stuttgart con las bodegas cargadas.[1] Sus desanimados bombarderos largaron el peso extra al azar, sobre «objetivos de oportunidad», de regreso a Inglaterra. Cerca de París, las luces rojas de los indicadores de combustible de algunos B-17 empezaron a parpadear. Minutos más tarde, los bombarderos comenzaron a caer a las aguas del canal de la Mancha. Uno de ellos fue el Tondelayo.

«Impactar en el costado de una ola es muy parecido a estamparse contra un muro de piedra»,[2] afirmó Elmer Bendiner. En segundos, torrentes de agua gris verdosa inundaron la aeronave, que empezó a hundirse. Con todo, los hombres mantuvieron la compostura y todos lograron subir a los dos botes salvavidas del bombardero. Nueve horas más tarde, un buque de rescate británico recogió a los

diez tripulantes de céreos rostros.

Once Fortalezas más acabaron en el agua y, al anochecer, los británicos habían rescatado a las dotaciones de todas ellas. A su regreso a Kimbolton, Bendiner supo que habían perdido 45 Fortalezas en un ataque que debería haber sido cancelado tan pronto como los bombarderos encontraron un tiempo imposible sobre el continente, momento en el que 76 Fortalezas abortaron la misión. Hubo misiones más costosas, pero ninguna suscitó más resentimiento entre las dotaciones. Algunos tripulantes tenían la sensación de que se habían sacrificado vidas para organizarle un buen espectáculo al general «Hap» Arnold, que esa semana estaba en Inglaterra con la intención de presionar a Ira Eaker para que volviera a «llevar la bandera a lo más profundo de Alemania».[3]

Padre nuestro que estás en el cielo

Después de Stuttgart, Ira Eaker se dispuso a experimentar con el bombardeo nocturno. Churchill seguía presionando a Arnold para que integrara a la 8.ª en el Mando de Bombarderos; si le obligaban a bombardear de noche, Eaker quería estar preparado. Ese mes de septiembre, un escuadrón del 305.º Grupo de Bombardeo voló ocho misiones nocturnas con la RAF, una de ellas hasta Múnich. Las pérdidas fueron mínimas y algunos tripulantes se convencieron de que los estadounidenses podrían ejecutar bombardeos nocturnos con éxito.[4] A principios de octubre, Ralph Nutter, navegante líder de la misión de Múnich, estaba dispuesto a recomendar a su comandante de división que la 8.ª continuara operando de noche hasta que recibiera escoltas de largo radio de acción. No obstante, para alivio de Eaker, Arnold mantuvo su compromiso con las operaciones diurnas. (En septiembre, la 8.ª Fuerza Aérea fue reorganizada. Las 1.ª, 2.ª y 4.ª Alas de Bombardeo se convirtieron, respectivamente, en las 1.ª, 2.ª y 3.ª Divisiones Aéreas. La 2.ª División estaba compuesta en exclusiva por bombarderos Liberator. El término «ala de combate» se siguió empleando para definir una formación no oficial de batalla compuesta por tres grupos de bombardeo).

El 8 de octubre, una vez el tiempo fue despejado sobre Alemania, Eaker lanzó una sucesión de misiones de esfuerzo máximo: como una segunda Semana del *Blitz*. Cuando esta terminó, los hombres tenían un nombre más apropiado para esta: la Semana Negra.

La primera incursión atacó los objetivos del área de Bremen-Vegesack, que estaban bien defendidos. Al día siguiente, los bombarderos golpearon las fábricas aeronáuticas de Anklam, al norte de Berlín, y de Marienburg, en el Vístula, al sur del puerto de Danzig, la misión más larga de la guerra hasta ese momento. Y la décima fue Münster. La 8.ª encajó pérdidas aterradoras en esas incursiones –88 bombarderos pesados– y el 100.º Grupo quedó diezmado, con la pérdida de casi

200 hombres, más o menos la mitad de sus aviadores. El día después de que la dotación de «Rosie» Rosenthal regresara sola de Münster –donde el 100.º perdió doce de trece aviones en doce minutos–, cinco de los líderes originales del grupo, John Egan, Gale Cleven, Frank Murphy, Howard «Hambone» Hamilton y John Brady, estaban detrás de una alambrada alemana. Otros tres, Harry Crosby, John Kidd y Everett Blakely, se estaban recuperando de un terrible accidente cerca de Norwich, Inglaterra, el 8 de octubre.[5]

El 100.º Grupo llegó a Inglaterra cuatro meses antes de Münster con 140 oficiales aviadores; después de Münster, solo quedaban tres en disposición de volar misiones de combate. Una semana más tarde, uno de esos hombres le contó a un amigo que antes solía pensar que «el sonido más tétrico del mundo»[6] era el silbido de un tren de carga en mitad de la noche. Estaba equivocado, le dijo. El sonido más triste era «el rumor de los motores de la línea de despegue» en la oscuridad que antecede al alba.

LOS HOMBRES DE RIDGEWELL TAMBIÉN SUFRIERON MUCHO ESA SEMANA. En Anklam, en el mar del Norte, el grupo perdió todos los aviadores originales que aún quedaban en la unidad, los «viejos»[7] en los que se inspiraban los reemplazos. «Somos una unidad del todo nueva –recogió en su diario el capellán Brown– [y] ya no somos […] una familia».[8] Cinco días más tarde, el 14 de octubre, en las claras del día, los chicos de Ridgewell quedaron conmocionados y en silencio cuando el oficial de la sesión informativa retiró la tela que cubría el mapa y señaló Schweinfurt. Finalizada la reunión, algunos hombres fueron a la parte posterior de la sala y se arrodillaron ante el capellán católico para que les diera su bendición; otros formaron un corrillo con el capellán Brown y fueron a los cobertizos a escribir cartas de despedida.

El piloto del grupo de cabeza de la misión número 115 de la 8.ª Fuerza Aérea fue J. Kemp McLaughlin, de Charleston, Virginia Occidental. Era el mismo J. Kemp McLaughlin que, un año antes, había volado su misión inaugural a Lille, la incursión en la que su oficial al mando se acobardó en el avión. Esta vez, McLaughlin volaría con un veterano sólido como una roca, el coronel Budd Peaslee, comandante aéreo de la misión de Schweinfurt. Juntos, conducirían más de 300 aparatos pesados a la ciudad de Franconia, en la que tantos de sus amigos habían perecido.

Esa mañana hubo más cazas enemigos en el aire que en la primera misión de Schweinfurt y docenas de estos eran aeronaves lanzacohetes; cazas nocturnos bimotores modificados, en su mayoría Junkers 88, capaces de lanzar proyectiles de 115 kilogramos desde tubos suspendidos de las alas, que los alemanes denominaban «tubos de estufa». Eran los mismos cohetes que contribuyeron a diezmar al 100.º en Münster, proyectiles con espoleta lanzados hacia los bombarderos que estallaban a una distancia predeterminada y originaban un

estallido cuatro veces más potente que el de una explosión ordinaria de *flak*. Al contrario que el fuego de cañones y ametralladoras, que liquidaban poco a poco a los bombarderos, los cohetes –cuando impactaban de lleno– los destruían al instante. Los Junkers lanzaban los cohetes desde más allá del radio de tiro de las ametralladoras de los bombarderos. Las explosiones obligaban a los pilotos estadounidenses a ejecutar acciones evasivas, lo cual deshacía las cajas de combate. A continuación, entraban en acción los cazas monomotores; estos se concentraban en una sola formación cada vez y prestaban una mortífera atención a los rezagados.

Estas tácticas buscaban infundir terror y desmoralizar a las dotaciones estadounidenses. Cuando solo estaban a mitad de camino del objetivo, el siempre imperturbable Peaslee le dijo a McLaughlin: «Capitán, creo que estamos listos»,[9] pero al fin lograron llegar al objetivo. En el Punto Inicial, McLaughlin entregó el control del aeroplano al bombardero, que lo manejó mediante el dispositivo de control de vuelo automático integrado en su mira Norden. «Podría decirse que fue la pasada soñada de todo bombardero –manifestó el bombardero Edward O'Grady–. El coronel Peaslee no dejaba de decirme: "¡Dele a ese blanco! ¡Dele!"».[10]

Y eso fue lo que hizo. Los B-17 infligieron un daño terrible, aunque perdieron 60 bombarderos contra los alemanes y 17 más en aterrizajes forzosos en Inglaterra. Casi el 30 por ciento de los aparatos que entraron en Alemania no lograron volver. El mal tiempo impidió a los Thunderbolt acudir al encuentro de los aparatos de regreso, por lo que los ataques de cazas se prolongaron por el interior del norte de Francia. «Parecía un recorrido interminable por un terrible laberinto»,[11] escribió Elmer Bendiner, que volaba con su vieja dotación en un B-17G de nuevo modelo equipado con una torreta frontal doble de control remoto. Situada justo debajo del morro, estaba diseñada para neutralizar asaltos frontales. No les sirvió de mucho durante el retorno desde Schweinfurt, pues la mayoría de los ataques venía por la retaguardia.

En el compartimento de la ametralladora de cola de una Fortaleza llamada Tiger Girl, Eugene T. Carson, de 19 años de edad, «Wing Ding» para sus compañeros de tripulación, estaba sobre un montón de cartuchos vacíos disparando su montaje doble de 12,7 mm con la desesperación de un hombre sentenciado. Sabía que, si alcanzaban a su aeroplano, estaría perdido; se había dejado el paracaídas. «Nos estaban machacando […] no veía cómo podríamos volver a la base».[12] Cuando los cazas interrumpieron súbitamente el ataque, Carson –antes de la guerra amasador en una panadería de Annville, Pensilvania– se inclinó hacia adelante, apoyó la cabeza en la ventana de su compartimento y «empezó a temblar y a llorar desconsoladamente».[13]

Con el cielo despejado de alemanes, se hizo un silencio sepulcral en la aeronave del capitán McLaughlin. Cuando las ruedas de la Fortaleza se posaron

en suelo inglés, O'Grady alzó una bandera estadounidense desde la escotilla situada sobre su puesto en el morro. Su tía se la había dado antes de que se marchara al extranjero y el sacerdote de su parroquia la había bendecido. Cuando la bandera ondeó, el coronel Peaslee «profirió un vítor».[14] Mientras carreteaban por el perímetro del aeródromo, las dotaciones de tierra se cuadraban y saludaban a la bandera de O'Grady. Los saludos, como sabía McLaughlin, no eran para la insignia nacional, sino para los hombres «que habían hecho un sacrificio supremo ese día».[15]

El Jueves Negro fue la mayor acción aérea hasta la fecha. No fue un simple raid, sino una pugna titánica entre dos ejércitos del aire, grandes y mortíferos, uno con 229 bombarderos y el otro con más de 300 cazas.[16] La línea de batalla se extendía a lo largo de más de 1200 kilómetros y la maniobra se prolongó sin pausa durante tres horas y catorce minutos. Solo 33 bombarderos estadounidenses aterrizaron sin daños de combate y hubo 642 bajas entre los 2900 tripulantes,[17] más del 18 por ciento del contingente.[18]

Las pérdidas germanas también fueron relevantes: más de un centenar de aviones destruidos o dañados.[19] Tras la incursión, los jefes de la Luftwaffe pidieron más cazas, pero Göring y Hitler replicaron, como de costumbre, vertiendo más dinero en las armas de venganza. Esta vez, no obstante, cuestionaron el valor de sus pilotos. En una airada reunión con Göring, Adolf Galland se enfureció tanto que se arrancó la Cruz de Caballero, la condecoración militar más preciada, y la arrojó sobre la mesa. «El ambiente era de tensa calma –escribió Galland–. Miré fijamente a los ojos del *Reichsmarschall*, a quien semejante gesto había dejado mudo, y me preparé para lo peor. Aunque nada sucedió. Göring concluyó su exposición en tono moderado. Por mi parte, desde entonces, no usé de mis distinciones al valor durante más de medio año».[20]

Erhard Milch, director de armamentos aéreos, le dijo a Göring que temía por la capacidad de los cazas germanos para defender las ciudades de la patria contra los ataques de estadounidenses y británicos, cada vez más intensos. Göring replicó que «la nación existía antes de que hubiera ciudades».[21] La producción de cazas alemanes aumentó a finales de 1943, pero la 8.ª, con el apoyo de la formidable maquinaria industrial estadounidense, podía asimilar muchas más pérdidas que la Luftwaffe.

Ganar una guerra de desgaste, incluso para el bando victorioso, es algo terrible. Tras el Jueves Negro, la moral de la 8.ª cayó en picado y los comandantes temieron una revuelta de las tripulaciones. «Nunca más volaré ninguna misión, sea cual sea el coste»,[22] les dijo un artillero a sus amigos en la intimidad de su cobertizo Nissen; esa noche, doce de los veinte camastros de la cabaña estaban vacíos.

Tras el Jueves Negro, circuló una historia entre los hombres de la 8.ª que, aunque los detalles exactos no son ciertos, expresaban el nuevo estado de ánimo.

Hablaba de un B-17 acribillado y solitario que regresaba a Inglaterra a duras penas. Alguien en el aeroplano comunicó con la torre: «Hola, Zorro Perezoso. G de George llamando a Zorro Perezoso. ¿Puede darme instrucciones de aterrizaje, por favor? Piloto y copiloto muertos, dos motores parados, incendio en la sala de radio, perdido el estabilizador vertical, sin *flaps* ni frenos, la dotación ha saltado, bombardero a los mandos de la nave. Deme instrucciones de aterrizaje».

Pocos segundos más tarde, le respondieron:

«Le oigo, G de George. Aquí tiene sus instrucciones de aterrizaje. Repita poco a poco, por favor, repita poco a poco. Padre nuestro, que estás en el cielo...».[23]

Mitos

Albert Speer habló por teléfono con el director de una de las fábricas de Schweinfurt y le informaron de que el daño había sido muy superior al de agosto.[24] Los alemanes habían perdido el 67 por ciento de su producción de rodamientos de bolas. Antes incluso de conocer el alcance total de la destrucción, «Hap» Arnold estaba eufórico. «Ahora ya tenemos Schweinfurt –comentó a los reporteros».[25] «Sería posible –añadió con incredulidad, que el bombardeo por sí solo deje fuera de combate a Alemania y que las tropas terrestres sean enviadas al país devastado y derrotado solo– con fines policiales».[26] (Se olvidaba de los soviéticos que, en el muy improbable caso de una victoria gracias al poder aéreo, estos habrían entrado en Alemania sin más, habrían barrido a los batallones policiales de Arnold y habrían tomado todo el país). Incluso el resevado Curtis LeMay estaba entusiasmado. «Alemania no llegará al invierno»,[27] le dijo a un corresponsal de Associated Press.

No es posible que los barones del bombardeo se creyeran su eufórica retórica. Las intercepciones de inteligencia y los informes de los agentes secretos en el interior del Reich proporcionaron un balance descorazonador acerca de la capacidad de recuperación de Alemania. Sabían que Albert Speer había nombrado a su asistente de mayor confianza, Paul Kessler, nuevo responsable de la producción de rodamientos de bolas y este inauguró un programa de emergencia para dispersar la producción a plantas menores y adquirir más rodamientos a Suiza y Suecia, dos países neutrales. A pesar del fracaso del programa de dispersión a causa de la oposición de los jefes nazis locales a la introducción de nuevas industrias bélicas –blancos de bombas– en sus ciudades, el ingenioso Albert Speer reemplazó los rodamientos de bolas por rodamientos «deslizantes».[28]

Al ser preguntado por la prensa acerca de nuevas incursiones sobre Schweinfurt, el general Frederick Anderson advirtió al público estadounidense de que no esperara cambios inmediatos y «sensacionales»[29] en la campaña de bombardeo. «Organizar cada día una gran operación aérea –dijo– es como esperar

que las fuerzas de tierra y mar tomen cada día la isla de Sicilia. –Sin embargo– no hay nada más en este momento [excepto el poder aéreo] que pueda golpear el corazón de Alemania». Tenía algo de razón. Con los efectivos terrestres aliados empantanados en una campaña de fango y penurias en las montañas del centro de Italia, y con los soviéticos cargando con el peso de la contienda contra la Wehrmacht en su propio suelo, la única forma que tenían los anglo-estadounidenses de hacer daño a Alemania era desde los cielos.

QUIZÁ EL MAYOR MITO DE LA GUERRA AÉREA EN EUROPA FUE LA IDEA DE que después del Jueves Negro la Fuerza Aérea estadounidense suspendió las misiones sin escolta al interior de Alemania hasta poder disponer de cazas de largo alcance, porque, según los historiadores oficiales de la Fuerza Aérea, la 8.ª había perdido de forma temporal el dominio del aire sobre Alemania.[30] En el otoño de 1943, ni los germanos ni los aliados habían logrado el dominio sobre el norte de Europa, por lo que no podían perder algo que no tenían.[31] La batalla estaba en el fiel de la balanza. La Luftwaffe derribó una cantidad ruinosa de bombarderos en octubre –una media de 28 por misión–,[32] pero no logró obligar a dar media vuelta ni a una sola incursión de la 8.ª Fuerza Aérea y el Mando de Cazas del frente interior estaba pagando un precio horroroso por sus victorias tácticas; solo en el mes de octubre, perdieron 248 cazas. Esto ascendía al 17 por ciento de la fuerza total de cazas en el oeste. Los jefes de la Luftwaffe también estaban preocupados por la mejora del radio de acción de los escoltas estadounidenses. En octubre, se vio sobre las localidades fronterizas germanas aparatos Thunderbolt equipados con depósitos lanzables de mayor tamaño, unos avistamientos que Göring se negó a creer. En un encuentro a primeros de noviembre con sus agotados pilotos, Adolf Galland expuso que todavía no habían logrado un «éxito decisivo»[33] contra los Boeing.

En una batalla de desgaste equilibrada, a veces sucede que ambos bandos creen estar perdiendo. Con Overlord prevista para la primavera de 1944, los líderes aliados estaban cada vez más preocupados por si sus efectivos aéreos no disponían del tiempo y la fuerza suficientes para obtener no solo la superioridad aérea, sino también la supremacía aérea que Eisenhower estimaba imprescindible para el éxito del mayor desembarco anfibio de la historia. Aunque solo fuera por ese motivo, la ofensiva de bombarderos no podía cancelarse oficialmente tras el Jueves Negro; toda la invasión dependía de su éxito. En la matemática siniestra de la guerra total, se consideraba mucho mejor perder unos pocos centenares de bombarderos desprotegidos a que masacraran divisiones enteras en las playas del norte de Francia.

En contra de lo que sostiene el mito, no se emitió directiva alguna que anulase las incursiones de penetración en profundidad sin escolta en el Reich. «Existe entre los autores mucha confusión con respecto a este tema –le dijo Curtis

LeMay a James Parton después de la guerra–. No creo que hubiera nunca una espera definida de los cazas [...] teníamos que depender de los cazas de que disponíamos».[34] Es indudable que Eaker fue más cauteloso con su desgastada flota de bombarderos a consecuencia del Jueves Negro, pero, incluso antes de los refuerzos de noviembre, ordenó a su estado mayor trazar planes para un «esfuerzo máximo»[35] contra la industria aeronáutica del adversario, una operación que recibió el nombre en clave de Argument. «Esta es la respuesta completa –le dijo el 22 de octubre a Arnold– a la propaganda [alemana] de que no podemos asumir las pérdidas que ellos nos pueden infligir».

El Jueves Negro *debería* haber liquidado la idea del bombardero que se defiende por sí solo, pero no lo hizo. Eaker se aferró a ella con obstinación. «Debemos continuar la batalla con furia incesante –telegrafió a Arnold el día después del raid de Schweinfurt–. Eso es lo que debemos hacer».[36] Según Parton, en años posteriores Eaker manifestó que Anderson y él «habrían ido directos al corazón de Alemania, incluso sin los cazas de largo alcance, si la meteorología lo hubiera permitido».[37] Pero el tiempo se negó a colaborar. A partir de mediados de octubre, una densa capa de nubes cubrió los objetivos vitales del interior de Alemania hasta principios de enero, lo cual imposibilitó el bombardeo de precisión. Como Parton afirma con acierto: «El control del aire los dos meses y medio posteriores a Schweinfurt II perteneció a las nubes».[38]

Con todo, el impaciente Arnold no aceptó la excusa del tiempo. Siguió presionando a Eaker para que asumiera riesgos adicionales con los aviones y dotaciones de refuerzo que le estaba enviando. Arnold era incansable porque él también soportaba una presión constante para justificar un presupuesto de miles de millones y el despliegue, en todo el mundo, de casi un tercio de los efectivos humanos del Ejército.[39] Detrás de esto subyacía la motivación de toda su carrera: dar plena autonomía a la Fuerza Aérea de Estados Unidos. Esto solo sucedería si la 8.ª demostraba –y muy pronto– que el bombardeo estratégico diurno funcionaba, con o sin cazas de largo alcance. Hablando en nombre de aquellos que pagaron el precio de tratar de hacer funcionar ese experimento, Elmer Bendiner escribió que era «una pena»[40] que las teorías de preguerra del poder aéreo estadounidense no se hubieran probado en un laboratorio «con conejillos de indias voladores».

La granja de *flak*

La semana después del Jueves Negro, J. Kemp McLaughlin y los mandos de su tripulación fueron enviados a una casa de reposo para unos días de relajación y recuperación. A partir de 1942, la Fuerza Aérea estableció retiros –«granjas de *flak*», las llamaban los aviadores– para tripulantes agotados por la guerra. Los cirujanos del escuadrón enviaban allí a los aviadores con una variante leve de

fatiga de combate, que estaban en la mitad de sus turnos de servicio, o que acababan de sufrir una experiencia estremecedora en el aire. La mayoría de estas granjas eran casas de campo cedidas por los propietarios a la RAF, que, a su vez, se las prestaba a la 8.ª Fuerza Aérea. Hacia el final de la guerra había quince. Los oficiales médicos de la Fuerza Aérea las visitaban con regularidad, aunque la responsabilidad de su gestión fue cedida de forma gradual a las mujeres de la Cruz Roja de Estados Unidos. El objetivo era hacerlas «lo menos militares posible».[41] Al principio, se establecieron instalaciones independientes para oficiales y sargentos; en épocas posteriores, se remitían dotaciones enteras al mismo lugar y se disuadía el reconocimiento de rangos. Holgazaneando por los terrenos con jerséis y pantalones holgados y zapatillas deportivas, hubiera sido fácil confundir a los aviadores fuera de servicio con deportistas de vacaciones.

McLaughlin y sus compañeros oficiales pasaron su respiro de la guerra en Stanbridge Earles, una finca de Southampton situada en el antiguo emplazamiento de la casa del rey Ethelwulfo, padre de Alfredo el Grande. La casa señorial, de fachada gris, con ventanas plomadas y torres de almenas, tenía dieciocho dormitorios magníficamente equipados. El meticuloso mayordomo levantaba a los hombres cada mañana a las nueve y media con bandejas de zumo de naranja y las servidoras de la Cruz Roja de arreboladas mejillas los veían a la hora del desayuno para ayudarlos a planificar el día, que podía incluir una cacería con perros o una ronda de tiro al plato en los jardines señoriales.

El artillero de cola Eugene «Wing Ding» Carson fue enviado en avión a una casa de reposo en el sur de Inglaterra después de la misión de Schweinfurt, aunque mostró escaso interés por el bádminton o por montar en bicicleta. Al observar que la hermosa y joven muchacha asignada a su habitación «era más que amigable»,[42] pasó con ella la mayor parte de la semana, lo cual le pareció un «notable bálsamo» para su fatiga de combate.

Según el manual de la Cruz Roja, la misión de las granjas de *flak* era recordar a los hombres «aquello que les había hecho elegir volar y combatir. Cuanto más fuerte sea su deseo de vivir *por* algo, mayor será su capacidad de enfrentarse a sus cometidos».[43] Dicho de otro modo, su propósito era impedir que los hombres enloquecieran para así mantenerlos en vuelo. En una escena que Joseph Heller bien podría haber incluido en su novela *Trampa 22* (*Catch-22*), una dotación que había vivido una experiencia devastadora en el aire regresó de una granja de *flak*, donde tuvieron tiempo de mortificarse con su reciente horror y su poco prometedor futuro, y anunció su decisión unánime de no volver a subir nunca más a un bombardero cuatrimotor.[44] Fueron transferidos a otra base, degradados y asignados a servicio en tierra.

El reportero de *Stars and Stripes* Andy Rooney visitó el primer refugio creado para sargentos artilleros. Le pareció un «paraíso para soldados».[45] En Gremlin Gables-on-the-Thames había soleados salones, pistas de tenis de hierba y un

muelle en el río con bateas y canoas. Por las noches, los hombres se estiraban en mullidos asientos y dejaban caer la ceniza del cigarro en la alfombra si les apetecía. Sin embargo, aquello de lo que más hablaban en su entorno de reposo era de la matanza organizada que les había llevado allí. En una esquina del salón, Rooney halló a tres sargentos tumbados sobre una alfombra delante de un tocadiscos; revivían un combate en el cielo. «Y viene ese tipo y entonces empiezo a sacudirle a casi un kilómetro».[46] Ese mismo día, un grupo de artilleros eligió bando, embarcaron en sendos esquifes en el río y combatieron una falsa batalla aérea mientas remaban río arriba hacia el embarcadero de un acogedor *pub*. «Vienen cazas enemigos por las tres en punto –gritó el artillero de un esquife anunciando la llegada de una barca rival–. ¡Caza por las nueve! ¡A por él!». En pocos segundos se entabló la batalla y los artilleros se salpicaban unos a otros.

De pie sobre la hierba, al borde del agua, tres psiquiatras de la Fuerza Aérea observaban como padres cariñosos. «Cuando esos muchachos llegaron, estaban [al] límite, nerviosos, tensos en todo momento –comentó uno de ellos–. Lleva aquí, ese grupo, cuatro días. Mírelos ahora. Vuelven a vivir, ya no solo existen».[47] Sin embargo, una parte de vivir, como deberían haber sabido los doctores, era *no* olvidar la guerra. Barbara Graves, directora de la división de casas de reposo de la Cruz Roja, comprendía este punto. En el mundo irreal al que arrojaban a los aviadores, «un hombre llega a pensar que su avión, sus compañeros de tripulación y su habilidad o resistencia son los únicos elementos familiares a los que ha de aferrarse –escribió la directora en un informe dirigido al mando de la 8.ª Fuerza Aérea–. Les atribuye una importancia extrema y sufre cuando algo les pasa».[48] Olvidar la guerra por completo era pasar por alto aquello en lo que te habías convertido y olvidar a aquellos con quienes podías contar cuando más importaba. No el personal acogedor de una finca señorial junto al Támesis, sino nueve hombres asustados en una Fortaleza envueltos en fuego.

Esa noche, en Gremlin Gables-on-the-Thames, después de una cena servida sobre mantelerías almidonadas y plata centenaria, Rooney acompañó a un grupo de artilleros al jardín de un *pub* local. Los hombres hablaban, entre cervezas amargas y suaves, de béisbol y chicas. Entonces, se oyó en el cielo nocturno el rumor de un bombardero británico que se dirigía a un campo de aterrizaje cercano. Se hizo un largo silencio mientras los hombres seguían el avión con ojos brillantes hasta que desapareció más allá de una pantalla de álamos. Uno de los hombres, con las manos ahuecadas en el mentón y los codos en las rodillas, parecía fascinado por el Lancaster. «Está bien –dijo–. Está bien si llegan de esta manera. Es del otro modo lo que a veces me molesta. Cuando le dan a una de esas grandes aeronaves y cae y empieza a dar vueltas y vueltas […] eso no está bien […]».[49]

«Sí, sé a lo que te refieres –remató la frase un artillero que estaba de pie en la entrada–. Como si mataran a un gigante o algo parecido».

Así era con unos hombres que nunca olvidaban que pronto irían de vuelta al trabajo.

Piccadilly

En las semanas posteriores al Jueves Negro, con mal tiempo persistente sobre Europa y los comandantes muy preocupados por la moral, se concedieron numerosos permisos de tres y de siete días a las agotadas dotaciones. La mayoría acudió a Londres, un lugar diferente con respecto a la ciudad que visitaron el capitán Robert Morgan y la tripulación del Memphis Belle en el invierno de 1942-1943. Por aquel entonces, solo había 47 000 aviadores estadounidenses en Inglaterra y, dado que no se esperaban refuerzos, se concedían muy pocos permisos, con lo que no se veían muchos *bomber boys* yanquis en la urbe abarrotada por la guerra. Hacia finales de año, la cifra de miembros de la Fuerza Aérea en la isla se disparó a más de 286 000. Esos aviadores comprendían solo una cuarta parte de los efectivos de una inmensa y creciente concentración de tropas de Estados Unidos en preparación del desembarco al otro lado del canal de la Mancha. En los tres últimos meses de 1943, más de 413 000 efectivos estadounidenses llegaron a puertos ingleses, lo cual disparó la cifra de militares de Estados Unidos en Gran Bretaña a más de 773 000. El Día D habría un millón y medio de soldados estadounidenses en el Reino Unido, un 28 por ciento de los cuales –casi 427 000 hombres y mujeres– miembros de la Fuerza Aérea estadounidense.[50]

Miles de militares tenían destino permanente en Londres, aunque el mayor número de personas uniformadas en la ciudad iba de permiso de bases militares dispersas por toda la isla nación, de repente atestada, un país más pequeño que Minesota. La mayor parte procedía de Gran Bretaña, su imperio, y de Estados Unidos, aunque también había, en la ciudad que se había convertido en su capital en el exilio, soldados, marineros, enfermeras y aviadores de Francia, Noruega, Polonia, los Países Bajos y Checoslovaquia. «Castigada y sucia, ajada y con cicatrices [Londres] rebosaba de decenas de uniformes diferentes y hablaba en un centenar de lenguas distintas»,[51] escribió el sargento de ingenieros Robert Arbib, que visitaba la ciudad con regularidad desde su nuevo destino, situado a un corto trayecto en tren. Algunos *bomber boys* iban a Londres con una mujer del brazo. «Wing Ding» Carson hizo su viaje inaugural a la gran ciudad con una WAC del Aire (Women's Army Corps, Cuerpo de Mujeres del Ejército) del cuartel general de la 8.ª Fuerza Aérea a la que había conocido en su base poco después del desastre de Schweinfurt; y Harry Crosby, un hombre casado, se paseaba por la ciudad con Dot, la muchacha de Iowa de la que había estado enamorado antes de conocer a su mujer. Ella estaba destinada en un club de la Cruz Roja en Cambridge. Crosby y Carson eran los afortunados. La mayoría de los aviadores

estadounidenses que se bajaban de un autobús en una de las cocheras londinenses con forma de barril iban solos o con sus compañeros de tripulación. Como escribió Andy Rooney, «habían tenido relaciones con regularidad –y necesitaban– satisfacer sus necesidades físicas».[52]

El Londres de los años centrales de la contienda era uno de los lugares más sensacionales del planeta. La muerte y el sufrimiento liberó las inhibiciones y por doquier había personas en busca de comida, amistad, alcohol y sexo. Las calles estaban llenas hasta lo indecible. Había mendigos que tocaban chirriantes y viejos violines, pandillas de marineros borrachos y elegantes mujeres del brazo de coroneles, con repicar de tacones y labios perfectamente maquillados. En los tejados, hombres y mujeres, envueltos en mantas para combatir el frío, montaban guardia de bomberos, en espera de las sirenas y las bombas que los harían entrar en acción.

Con los aliados avanzando en casi todos los frentes y el desembarco como protagonista de todas las conversaciones, Londres acogía a los jóvenes pilotos que estaban llevando la batalla a la puerta de Hitler. La primera parada de los aviadores estadounidenses solía ser el club de la Cruz Roja que estuviera más cerca, donde solícitas voluntarias les reservaban gratis alojamiento en hoteles o en un albergue de la entidad. Tras registrarse y dejar el equipo, la mayoría iba directo a Rainbow Corner. Situado en la esquina de Shaftesbury Avenue con Piccadilly Circus, era el lugar lo más parecido a su casa que un militar de Estados Unidos podía encontrar en toda Inglaterra.

Gestionado por la Cruz Roja estadounidense, Rainbow Corner había sido pensado para «crear una atmósfera estrictamente americana».[53] En el sótano había una réplica exacta de una tienda de abastos de pueblo, donde se vendía Coca-Cola helada a cinco centavos y hamburguesas a la parrilla por diez. Escaleras arriba, en la gran sala de baile, los militares bailaban con azafatas voluntarias a los sones irresistibles de orquestas de soldados: Flying Forts, Thunderbolts o Sky Blazers. También había un salón con un tocadiscos y una pequeña sala de baile rodeada de mesas y sillas. Los yanquis solitarios solían acudir allí a escuchar los últimos éxitos de Estados Unidos mientras mojaban donuts en café recién hecho. Rainbow Corner nunca cerraba las puertas. El día de la gran inauguración, en noviembre de 1942, hicieron desaparecer las llaves de forma simbólica.

En el escritorio situado frente a la tienda de abastos, voluntarias femeninas ayudaban a los militares añorados a escribir cartas a esposas, novias y madres. La ayudante favorita de la tropa era *lady* «Dellie», una mujer de aspecto delicado y ojos refulgentes, hermana y pareja de baile de Fred Astaire y esposa de lord Charles Cavendish. «Adele me acogió bajo sus alas como una gallina a sus polluelos –recordó Eugene Carson, que la conoció cuando volvió a Londres sin su novia estadounidense–. Me advirtió de todos los lugares en los que podía meterme en problemas»,[54] advertencias que «Wing Ding» utilizó como faro para

hallar placeres prohibidos.

El club estaba siempre abarrotado. Un día de finales de 1943 atravesaron sus puertas más de 70 000 militares estadounidenses. Allí, un soldado podía conseguir una habitación barata, darse una ducha caliente, cortarse el pelo, hacer que le abrillantaran los zapatos y hacerse con un Bromo-Seltzer* de cortesía. Podía cambiar dinero y canjear cheques, jugar al billar y al pimpón, ganar un premio de boxeo o lucha libre, leer un periódico estadounidense y obtener información de utilidad acerca de la ciudad y sus lugares de interés. Y en una época en la que no existían en Londres los autobuses turísticos, había un servicio de reservas que trabajaba con una docena de taxistas *cockney* de confianza –a un precio asequible– para recorrer lugares históricos. Un muchacho estadounidense le dijo a un miembro del personal: «Aquí hacéis de todo excepto sonarles la nariz a los soldados».[55]

Los aviadores con presupuestos más holgados se alojaban en el Berkeley, el Savoy, Grosvenor House o en otros hoteles de lujo londinenses y se dejaban caer en los populares bailes vespertinos de té. «Wing Ding» Carson ahorró dinero y pasó tres noches en el Berkeley con Genevieve, su amante de la Fuerza Aérea. En el lecho, fundidos en un abrazo, ella le confesó que nunca antes había estado con un hombre. «Wing Ding», afectado de un repentino ataque de conciencia, se negó a desvirgarla y los dos abandonaron Londres decepcionados. En sus dos permisos siguientes en la ciudad, Genevieve no pudo obtener un pase y Carson los pasó en el apartamento de una exbailarina que *lady* «Dellie» le había presentado en Rainbow Corner. En su primera noche juntos, «ella bailó para mí»,[56] recordó Carson con cariño.

EL RECORRIDO POR LA CIUDAD DE UN AVIADOR ESTADOUNIDENSE SOLÍA empezar de noche. Las ciudades oscurecidas** estaban llenas de gente, mucha de la cual portaba «antorchas»*** (linternas) y circulaban taxis de cuyos faros camuflados salían finos hilos de luz por oberturas diminutas. Aunque en el otoño de 1943 los bombarderos enemigos no se dejaban ver mucho, casi todas las noches cruzaban los cielos haces de focos y había falsas alarmas: el aullido de las sirenas seguido de breves ráfagas de fuego antiaéreo de búnkeres hechos de sacos terreros emplazados por toda la ciudad, incluso en las paradas de autobús. Cuando las sirenas se activaban, nadie les prestaba la menor atención: los peatones que pasaban junto a los clubes oían a bandas de *swing* que tocaban al ritmo del fuego antiaéreo. Para añadir un toque macabro a la velada, la densa bruma que se elevaba del Támesis se arremolinaba con el humo de carbón de las más de un millón de chimeneas de la ciudad.

El artillero Jack Novey, de 18 años de edad, prefería explorar Londres por su cuenta y fue a parar a un *pub* de una calle secundaria donde no se veía ni a un estadounidense. Había unos muchachos de la RAF reunidos en torno a un piano.

Cuando vieron las alas de plata de Novey le invitaron a unirse a ellos. Fue el inicio de una larga velada de música y bebidas alcohólicas.[57]

Era raro que los aviadores estadounidenses y los británicos socializaran juntos. «La causa principal –especuló George Orwell, que residió en Londres durante la guerra– es la diferencia de paga. No puedes tener relaciones amistosas ni verdadera intimidad con alguien que cobra cinco veces más que tú».[58] Existía también entre las tropas británicas la sensación de que los estadounidenses tenían una clara ventaja física. En general eran «más altos, corpulentos y atractivos que nosotros. Muchos eran gigantes rubios, con cortes de cabello militar "a cepillo" […] Sus uniformes e insignias eran espectaculares, les sentaban de maravilla, eran elegantes y de excelente material […] En lo que respecta al porte, estaban en otra liga».[59]

Los *pubs* ingleses cerraban pronto, aunque para aquellos con energía suficiente la siguiente parada solía ser un club privado, donde se podía adquirir alcohol por botellas. En el Londres bélico, la ginebra y el *whisky* de calidad seguían escaseando y las bebidas espirituosas que se podían conseguir sabían, dijo Robert Arbib, «como los posos de una cuba de encurtidos».[60] No obstante, los clubes del West End eran cálidos y ruidosos y había mujeres en las mesas, criaturas sensuales de livianos vestidos y fuerte acento, no pocas de ellas profesionales que hablaban de amor por ocho dólares. «Teniente, le voy a poner por *laz* nubes más alto de lo que *jamáz* ha estado. *Entonzez* le bajaré, más contento de lo que *jamáz* haya estado».[61]

También había «talento local»,[62] chicas «para un buen rato»,[63] como las llamaban los londinenses. Aunque algunas eran muchachas de apenas 15 o 16 años, la mayoría eran mujeres trabajadoras veinteañeras, el tipo de chica que antes de la guerra no frecuentaba el West End porque no tenía ni ropa que ponerse ni dinero suficiente. Aunque no eran profesionales, esperaban recibir regalos –dulces, medias de nailon– por una noche en el catre de los apartamentos hacinados que compartían con otras dos o tres mujeres.

Para los hombres que las prefirieran, había prostitutas callejeras en abundancia. El lugar donde era más fácil dar con ellas era en los oscuros portales de las inmediaciones de Piccadilly Circus. Aunque la policía rondaba la zona, las mujeres eran descaradamente agresivas: Comandos de Piccadilly, las llamaba todo el mundo. «Cuando los hombres caminábamos por Piccadilly en [la] oscuridad –recordó el corresponsal Walter Cronkite–, oíamos un repicar de tacones que anunciaba la llegada de una meretriz. Esta, con su perfume barato, te pasaba la mano por la pernera».[64] Sin embargo, observó Cronkite, se trataba de un preludio «económico», no sexual. «Al tantear la tela del pantalón, las experimentadas damas podían distinguir si el macho en cuestión pertenecía al Ejército estadounidense o al británico y si era un oficial o un soldado. El precio con el que abriría el regateo dependía de ese factor».

En los exigentes regateos de Piccadilly Circus, la lumbre de un encendedor –que daba al soldado un primer atisbo del rostro de la mujer– podía romper o cerrar un trato callejero. Si alguno se ponía violento, los Comandos de Piccadilly sabían defenderse sin ayuda. Las francesas paseaban llevando de una correa a dálmatas gruñidores y casi todas las prostitutas callejeras portaban navaja. El sexo de pie, o una faena de pared, como se conocía, podía obtenerse por dos libras, unos ocho dólares; uno «rapidito»[65] en una cochambrosa habitación de hotel tenía una tarifa fija en función del rango. La mayoría de Comandos prefería las faenas de pared, que se conocían como estilo Marble Arch.**** Era sexo rentable, en cadena y las muchachas más inocentes estaban convencidas de que no podían quedarse embarazadas si lo hacían de ese modo.

Las chicas de la calle alentaban, pero no exigían a sus clientes que llevaran protección. Para los hombres que olvidaban o habían agotado su reserva de condones, había en el Círculo muchos puestos sórdidos que simulaban vender diarios. A finales de 1943, el Reino Unido padecía una epidemia de enfermedades venéreas.[66] Un corresponsal del *New York Times* reportó que el porcentaje de estas enfermedades entre los militares estadounidenses en Inglaterra era un 25 por ciento superior al de los destinados en Estados Unidos, así como que alrededor de la mitad de los casos se contraía en Piccadilly.[67] Muy pronto, la Cruz Roja estadounidense estableció puestos de profilácticos en sus clubes y el Ejército acumuló finalmente una reserva adecuada de preservativos. Los primeros, proporcionados por los británicos, resultaron ser «demasiado pequeños».[68] Hasta la primavera de 1944 no se dispuso de un tratamiento médico efectivo de fácil acceso para las enfermedades venéreas. Denominada pro-kit, combinaba sulfatiazol y calomelano.[69] El porcentaje de venéreas declinó en esa época por razones no relacionadas con la nueva cura: el Ejército empezó a aplicar una política de permisos más rigurosa en preparación del desembarco al otro lado del canal de la Mancha.

Una estancia de dos días en Londres solía acabar de mala manera para los aviadores. Jack Corner, un artillero de torreta dorsal nacido en Texas, a resultas de lo que él mismo calificó de «supercogorza»,[70] se levantó de la mesa, dio unos torpes pasos y cayó redondo al suelo. Un compañero de dotación lo recogió, lo metió en un taxi, lo llevó a la estación de Street Liverpool y lo subió a un tren con destino Ridgewell. Es probable que su resaca durara más que su permiso.

Él lo tiene aquí

En las estaciones aéreas, una vez sobrios, maridos e hijos remitían cartas a esposas y progenitores en las que describían su reciente estancia en el viejo Londres: largos y agotadores días explorando los museos de la ciudad y las vistas del Támesis; el Big Ben, la Torre de Londres y el Parlamento. Con tanto turismo,

apenas habían tenido tiempo de tomarse una cerveza rápida. David McCarthy, navegante del grupo de bombarderos de John Comer, incluyó en una carta a sus padres una fotografía de él y de un amigo tomada en un estudio callejero después de un consumo excesivo de explosivo vino argelino. La esposa de McCarthy visitó a sus padres, que le mostraron la fotografía, y ella comentó que los dos parecían muy cansados y añadió que debían de sufrir fatiga de combate. El padre de McCarthy, un hombre acostumbrado a la bebida, la miró y sentenció: «No, Norma… ¡Estos dos muchachos están borrachos!».[71]

En el otoño de 1943, ante el rápido crecimiento de la 8.ª Fuerza Aérea, Ira Eaker se enfrentó a un gran problema de convivencia con la población. Se empezó a manifestar durante la concentración de efectivos del verano en preparación de la Semana del *Blitz*. Ese mes de julio, Eaker advirtió a sus comandantes de que las relaciones entre aviadores estadounidenses y civiles británicos –sin contar, por supuesto, mujeres británicas atractivas– «no es tan buena como hasta hace unos pocos meses, cuando nuestra fuerza era más pequeña».[72] Hacia finales de año, la prensa de Estados Unidos empezó a informar del tema: «En meses recientes, es cada vez más evidente que el pueblo británico está molesto con las tropas estadounidenses, dadas a gastar, amar y hablar con liberalidad»,[73] publicó en diciembre la revista *Time*. Según esta, numerosos británicos consideraban al militar estadounidense «descuidado, vanidoso, insensible, poco juicioso y alborotador».

Tal pensamiento provenía de las encuestas de opinión pública llevadas a cabo por Mass-Observation, una organización independiente fundada en 1937 para dejar constancia «de lo que cree y hace la población británica».[74] En el transcurso de toda la contienda, equipos de investigadores de Mass-Observation hicieron encuestas y estudios sociológicos por todo el Reino Unido y reclutaron a 1500 «corresponsales»[75] para que llevaran «dietarios de su vida cotidiana» para registrar cambios culturales en sus comunidades. En 1942, al ser preguntados por su opinión acerca de los estadounidenses, el 47 por ciento de los encuestados respondió que tenía una impresión «favorable».[76] Al año siguiente, la cifra descendió al 34 por ciento,[77] mientras que las tropas de la Francia Libre, muy arrogantes, recibían una reacción favorable del 52 por ciento. Preguntados por los motivos concretos de su antipatía hacia los estadounidenses, «bravuconería», «inmadurez» y «materialismo» encabezaban la lista. «Me irritan lo indecible»,[78] afirmó una ama de casa británica. «Vocingleros, pomposos, jactanciosos, farisaicos». Un segundo corresponsal se quejó de su «arrogancia, insolencia en masa y carencia de cortesía y mínima decencia», así como de su presunción descarada de que están ganando la guerra ellos solos. «¿Cómo podría dejar de rechazar la fanfarronería bien alimentada, zampabollos y mascachicles de nuestros invasores?», escribió Rosemary Black en su diario.

La opinión que transmitían casi todas las encuestas era la arraigada creencia

británica de que Estados Unidos, «es un niño pequeño que no ha madurado».[79] «Resulta extraño ver a personas adultas con ese poder sobre inventos científicos, pero con la mente de chiquillos de 11 años»,[80] le comentó un químico a un encuestador de Mass-Observation. Incluso los ingleses que solían tener una predisposición favorable hacia los estadounidenses respondían que las cualidades que más les repelían son las que se suelen asociar con niños: su «deseo infantil de hablar»,[81] su generosidad y su carácter abierto y amistoso y su «divertida» falta de inhibición. «Me caen bien –confesó un joven corresponsal de Mass-Observation–, pero no como los franceses –como iguales– sino como un padre cariñoso quiere a sus hijos».[82]

Esta cuestión generaba una creciente inquietud a Eaker y Spaatz y, por supuesto, al general Eisenhower, que, ese diciembre, se disponía a regresar a Inglaterra para asumir el mando supremo de Overlord. Para Eisenhower, pocas cosas eran más importantes que las relaciones cordiales entre los estadounidenses y sus anfitriones ingleses. En un informe despachado en septiembre de 1943 desde el norte de África, Spaatz puso mucho énfasis en este punto. Había, decía, «tres crímenes que puede cometer un miembro de la Fuerza Aérea: asesinato, violación e interferencia en las relaciones anglo-estadounidenses. Los dos primeros podrían perdonarse, pero el tercero jamás».[83]

Más que ningún otro lugar, Londres daba mala reputación a los soldados de Estados Unidos, pero, pese a ello, ninguno de sus comandantes –ni del Ejército regular ni de la Fuerza Aérea– estaba dispuesto a reducir la afluencia de tropas a la ciudad. En Londres, donde centenares de policías militares de casco blanco patrullaban las calles, los militares estadounidenses eran más fáciles de controlar que en las localidades rurales, poco vigiladas y donde las mujeres y el alcohol también escaseaban. Los generales comprendían que un hombre con una bebida y una mujer tenía menos posibilidades de meterse en una pelea que uno sobrio y hambriento de sexo. Después de las terribles pérdidas del verano y de los inicios del otoño, el mando de aviación, como observó John Comer, era muy consciente de la necesidad psicológica de «pasarlo en grande»[84] en la gran ciudad.

Tras el primer raid de Schweinfurt, los aviadores del 381.er Grupo de Bombardeo de Comer se reunieron en la sala de operaciones. Todo el mundo esperaba recibir más malas noticias. Hubo un «pesimista silencio»[85] hasta que los hombres oyeron un anuncio que les costó creer. «Vamos a dar a cada combatiente un pase de cuatro días. A las 01.30 h habrá camiones de personal dispuestos para salir. Los llevarán directos a las afueras de Londres donde podrán tomar un metro que les llevará a la ciudad […] este pase será obligatorio salvo dispensa de los cirujanos de vuelo».

Los comandantes de la 8.ª Fuerza Aérea también eran conscientes de que sus hombres tenían tantos problemas con los londinenses como los londinenses con ellos. Vendedores y taxistas sin escrúpulos se aprovechaban de la completa

ignorancia de los estadounidenses de la divisa local para timarlos y las prostitutas hicieron un pingüe negocio robándoles en los bolsillos o con sus chulos, como simples ladronas. Uno de los trucos favoritos de las meretrices era atraer a los yanquis a hoteles baratos, ponerles somníferos en la bebida y vaciarles los bolsillos tan pronto como daban con los huesos en el suelo.

Algunos británicos empezaron a arrogarse en público –o, para ser más precisos, a achacar a las mujeres de los estratos más bajos de la sociedad– una conducta impropia que se atribuía de forma injusta a los yanquis. En busca del «consuelo»[86] de los jóvenes varones estadounidenses, «salen en masa de los suburbios obreros, cruzando los puentes, bandadas de adolescentes anodinas y poco agraciadas, con sus tías y sus madres, nunca antes vistas en las plazas de Mayfair y Belgravia***** –escribió el novelista Evelyn Waugh con indisimulado desdén conservador–. Allí se abrazan con pasión y en público, a oscuras y con luna llena y son recompensadas con goma de mascar, cuchillas de afeitar y otros escasos bienes de consumo».

También había un creciente resentimiento acerca del gran número de mujeres no acompañadas que frecuentaba los *pubs*. La mayoría eran chicas obreras y mujeres de las fuerzas armadas que salían a divertirse después de contribuir con diez horas o más horas al esfuerzo bélico. Las encuestas indicaban que la mayoría de los taberneros toleraba algo que consideraban una tendencia inevitable nacida de la guerra. «En general cuando vienen solas no se marchan solas, pero ¿quién soy yo para criticar? –Esas mujeres trabajadoras– necesitan beber de vez en cuando, igual que todo hijo de vecino».[87] Había una sensación generalizada en todo el país, manifestó un investigador de Mass-Observation, de que «está en marcha una guerra, ¿por qué no puede la gente divertirse mientras pueda?».[88] Incluso las señoras de mayor edad «no parecen tener muchos prejuicios en contra de las chicas que beben solas». Como afirmó una mujer: «¿Por qué se supone que necesitan escolta? ¡Muchos buenos hombres son como escoltas! Antes preferiría llevar a un perro».[89]

Los estadounidenses vieron la ocasión y trataban a sus citas inglesas como a duquesas. «Nos abrían la puerta, siempre eran tan educados, nos dedicaban toda su atención –rememoró una británica–, mientras que nuestros hombres nos dejaban solas en la mesa y se iban a jugar a los dardos con sus amigotes».[90]

Los varones británicos respondían con humor: «¿Has oído hablar de las nuevas bragas utilitarias? ¡Un tirón y fuera!».[91]****** Sin embargo, la hostilidad perduró hasta que los yanquis se fueron.

El exotismo atrae y repele a un tiempo y esto fue así también entre británicos y estadounidenses durante la guerra, pues sabían muy poco los unos de los otros. Hasta la invasión «amistosa» de estadounidenses, la mayoría de los habitantes de las islas británicas y de Estados Unidos jamás había conocido a una

persona del otro país. Con el fin de superar esta falta de conocimiento, el Ejército estadounidense redactó una *Breve guía de Gran Bretaña*, un superficial repaso de tópicos que abarcaban desde la geografía del país a «entretenimientos domésticos»,[92] como los dardos y beber cerveza. El Ejército británico también imprimió una guía de sofocante aburrimiento en aras de la armonía transatlántica, *Conozca a los americanos*.[93] Los lectores que tuvieron la paciencia de leer ambos manuales apenas aprendieron nada útil de sus primos del otro lado del charco. Dado que las emisiones de radio entre los dos países eran raras y que los noticieros cinematográficos solo aportaban píldoras de información sensacionalista, los británicos y estadounidenses poco viajados –y esto incluía a la mayor parte de militares de Estados Unidos– se formaron sus impresiones del otro gracias a medios de comunicación y de entretenimiento de masas del país: diarios y revistas, radio y películas.

Las películas gozaron de una inmensa popularidad en Gran Bretaña durante los años bélicos. Incluso en las pequeñas zonas rurales, el entretenimiento favorito era una tarde de cine. Numerosos lugareños iban al cine local dos o tres veces a la semana, de ahí que las abarrotadas salas de cine fueran lugares excelentes en los que conocer a chicas locales. Las parejas se sentaban en la parte trasera, las chicas solteras y los yanquis en el gallinero y las señoras mayores con bocadillos iban a las primeras filas. Abría la velada un recital de órgano, acompañado de enérgicos cantos y batir de palmas, seguido de un noticiero y dos películas enteras. Las audiencias británicas lo sabían todo de las estrellas de Hollywood, aunque, para muchos, el propio Estados Unidos era el personaje principal: grande y rica, emprendedora y activa, irritantemente corta de miras, una nación voluntariosa que no valoraba nada que no fuera nuevo. Los investigadores de Mass-Observation minusvaloraron el papel de los filmes hollywoodienses en la formación de la opinión británica en relación con los estadounidenses. «La gente considera que hay muchas cosas fantásticas e irreales en esas películas. No creen que representen a Estados Unidos, sino a una suerte de estereotipo soñado de Estados Unidos».[94] Esto, no obstante, parece incorrecto. Los atributos nacionales que los británicos veían retratados en las películas de Hollywood eran los mismos que a veces les resultaban odiosos, y otras veces atractivos, en los estadounidenses que conocieron durante la guerra. Los hallazgos de la propia Mass-Observation confirman este punto. De modo que cuando un inglés veía a un estadounidense, sabía con exactitud lo que podía esperar. Y solía equivocarse.

El traslado de efectivos estadounidenses a Inglaterra fue una migración planificada sin precedentes, pero ni los estadounidenses enviados a Gran Bretaña, ni los británicos que estaban allí a su llegada constituían un grupo nacional representativo. La migración de Estados Unidos se componía, en su inmensa mayoría, de hombres jóvenes de edades comprendidas entre los 18 y los 28 años, separados de las familias y de las instituciones locales que ejercían un impacto

balsámico sobre unos seres humanos alojados en campamentos militares bajo estricto control y enviados en máquinas aéreas a masacrar y aplastar. Por otro lado, la Gran Bretaña en guerra tampoco era la misma. Londres nunca había sido, ni volvería a ser jamás, la urbe que visitaron los soldados estadounidenses. Como tampoco lo fue el resto del país, una nación del todo desprovista de su reserva de hombres jóvenes y sanos, con todas las alteraciones de la vida familiar que tal hecho conlleva: esposas sin maridos, niños sin padres, padres sin hijos que los ayudaran en la granja o en el negocio.

Hizo falta tiempo y trato cercano para romper las ideas preconcebidas, tanto las de británicos como las de estadounidenses. Los lugares donde esto ocurría con más frecuencia eran las aldeas y pueblos que circundaban las bases aéreas estadounidenses, donde había decenas de miles de «destripaterrones» que –al contrario que los aviadores o la infantería– estaban en Inglaterra mientras durara la contienda. En estas pequeñas localidades «descubrimos que en Gran Bretaña existen otros grupos además de la arrogante aristocracia, la ignorante clase cómica de los *cockneys* y el omnipresente mayordomo inglés»,[95] escribió Robert Arbib. Fue en los pueblos del centro y del este de Inglaterra donde los británicos aprendieron que no todos los hombres estadounidenses se pavoneaban como «El Duque» o hablaban como «Bogie».*******

La hostilidad hacia los estadounidenses nunca desapareció, ni siquiera en las localidades más acogedoras de Anglia Oriental. La cronista Sarah Williams, de visita a unos viejos amigos en Norwich, se quejó de que «todo el lugar parece destartalado. Son los estadounidenses. Fui a un restaurante que antes de la guerra estaba muy bien y era nauseabundo […] había varios de ellos con chicas y todos estaban borrachos hasta el vómito […] muchas chicas se arrojan en sus brazos porque tienen mucho dinero».[96] Los lugareños, irritados por el modo en que sus jóvenes se echaban en brazos de los estadounidenses, no eran capaces de ver que, a menudo, era una simple cuestión de oferta y demanda. «¿Qué tiene él que no tenga yo?»,[97] les preguntó un soldado británico de permiso a unas chicas locales que parecían prendadas de un yanqui. «No tiene nada que tú no tengas –le dejó bien claro una de ellas–, pero él lo tiene aquí».

Sudbury

Los comandantes de la 8.ª Fuerza Aérea trabajaban con la Cruz Roja estadounidense para hacer que los hombres permanecieran en la base en los intervalos entre permisos de una noche. Hacia finales de 1943, había aeroclubes de la Cruz Roja en casi todas las estaciones de bombarderos. Había salas de juego, salones, bibliotecas y bailes los sábados por la noche. «Se daba una maravillosa

concurrencia en nuestros bailes –recordó la voluntaria Kay Brainard Hutchins, que se alistó para trabajar en ultramar con la Cruz Roja después de que dos de sus hermanos desaparecieran en acción en operaciones de bombardeo sobre Europa–. Enviábamos grandes camiones a recoger chicas inglesas y traerlas al club […] esas chicas obreras adoraban a los militares estadounidenses y les encantaba el *jitterbugging*».[98] Los bailes se vigilaban de cerca y no se permitía a ninguna muchacha abandonar la pista de baile. La mañana después de cada baile, un club móvil de la Cruz Roja –un autobús londinense de dos plantas reconvertido– llegaba para servir donuts y café. Los «mojables»,******** hechos con el equipo de la cocina-sala del camión, eran devorados por los muchachos hambrientos que vivían en un país privado de donuts.

Los hombres agradecían mucho el trabajo de las chicas de la Cruz Roja que vivían en las bases y trataban de ser, en palabras de Andy Rooney, «una especie de inverosímil combinación de Rita Hayworth y la hermana mayor de tu mejor amigo».[99] Eran las primeras en notificar a los aviadores enfermedades y fallecimientos de familiares y los sorprendían con pasteles caseros el día de su cumpleaños. Las mujeres de la Cruz Roja estaban en la puerta de la sala de reuniones en cada día de misión, vestidas con sus elegantes uniformes y gorros azul cobalto, para servirles café y donuts. Eran las últimas mujeres estadounidenses que verían muchos de los *bomber boys*.

Para los aviadores que regresaban, había un montón de bocadillos cuidadosamente apilado y una gran jarra de café sobre una mesa de la sala de reuniones posmisión. Sin embargo, en las horas y días entre misiones, Kay Hutchins y sus compañeras no podían hacer todo lo que hubieran deseado por los muchachos. En la base había alcohol disponible y las salas de baile de Sudbury suponían una competencia muy grande para los abstemios aeroclubes, con sus partidas de bingo y sus inaccesibles azafatas.

Robert Arbib entabló amistad con un inglés de Sudbury cuando su batallón estuvo construyendo el aeródromo de Debach. En esa época, un soldado estadounidense no era algo que se viera a menudo en la localidad, pero cuando Arbib volvió de visita, a principios de 1944, encontró la ciudad con mercado a orillas del río Stour transformada del todo por las cuatro bases aéreas edificadas a escasa distancia. Camiones y *jeeps* del Ejército atestaban las callejuelas sinuosas medievales y todos y cada uno de los edificios públicos estaban repletos. Arbib creía que los lugareños estarían deseando que los invasores se marcharan, pero, en lugar de ello, encontró una localidad animada por su presencia. Los nativos del pueblo habían establecido un club anglo-estadounidense donde los aviadores eran invitados a bailes y fiestas y los estadounidenses se casaban con chicas de Sudbury en las venerables iglesias de piedra del pueblo. Pocas casas de Sudbury no tenían invitados estadounidenses los domingos. Los aviadores llegaban cargados de bienes requisados de la cocina de la cantina: melocotón y piña en lata, huevos

frescos y pan, carne enlatada y batatas. Si un yanqui de visita se pasaba por el economato, a veces podía haber un cartón de Camel para el padre y cajas de bombones para la madre y los niños.

Aquí y en todas partes, los yanquis eran maravillosos con la infancia. «El soldado americano duro, mascachicle, mujeriego y bebedor [...] si se cruza en su camino con un niño pequeño está perdido –contó una mujer–. Su yanqui siempre está loco por los niños».[100] Los aviadores organizaban fiestas para niños y niñas por Acción de Gracias, Navidad y el 4 de julio. A los chicos les daban paseos en *jeeps* y había *Tootsie Rolls*,********* gaseosa y pasteles para todos. Los aviadores tenían la edad en la que pronto serían padres, o acababan de serlo, y les daban lástima los niños y niñas del país. Incluso los más afortunados tenían pocos juguetes o juegos y muchos eran huérfanos de guerra o no habían visto a sus padressoldados desde hacía años. En Thurleigh, el 306.º Grupo de Bombardeo «adoptó» a una huérfana de guerra, una chiquilla de regordetas mejillas llamada Maureen. Los chicos la apodaron «Sweet Pea» [guisante dulce] y bautizaron un bombardero mojándole la mano en pintura y colocando la pequeña palma de su mano en el morro.

Jim Crow********** en Inglaterra

Los aviadores en busca de entretenimientos más lúbricos abarrotaban las dos ciudades principales de Anglia Oriental, Ipswich y Norwich, donde pasaban sus noches libres en salas de baile que apestaban a tabaco y perfume barato. Siempre había peleas en estos lugares y algunos clientes venían preparados. Robert Arbib recordó «bailar en Ipswich con una elástica y vigorosa chica del Ejército de Tierra, la cual vino bien armada al baile; llevaba al cinto una larga daga de maligno aspecto».[101] Los hombres en busca de placer sexual se dieron cuenta de que era peligroso ser muy selectivo; uno podía quedarse tirado a las diez en punto, hora en la que el alcohol dejaba de fluir en los pueblos. Les esperaba un solitario paseo de regreso a los camiones del Ejército estacionados en un oscuro aparcamiento. En los camiones, los soldados borrachos y sus «citas» se daban las buenas noches y los hombres llamaban a amigos desaparecidos, algunos de los cuales estaban encerrados en el calabozo del pueblo.

AL NORTE DE IPSWICH, EN UNA LOCALIDAD LLAMADA BAMBER BRIDGE, una noche de alcohol y la inflamable situación racial desencadenó una violenta algarada de las tropas afroamericanas. La inusualmente cálida noche del 24 de junio de 1943, a la hora en que los *pubs* cerraban, dos policías militares estadounidenses que patrullaban en *jeep* por el pueblo oyeron que había problemas en el Old Hob Inn. La popular taberna de techo de paja no estaba lejos de los barracones del 1511.er

Regimiento de Camiones de Intendencia, una unidad casi en exclusiva afroamericana (salvo los mandos) que se dedicaba a repartir bombas por las bases de la 8.ª Fuerza Aérea al sur y al este de Lancashire. Alrededor de una docena de soldados negros que habían estado bebiendo se negaron a marcharse del local a la hora de cerrar. Cuando los policías militares llegaron e intentaron arrestar a uno de los hombres por no ir de uniforme y carecer de pase, se produjo una discusión y un soldado se abalanzó sobre uno de los policías empuñando una botella. Este sacó la pistola, pero un sargento negro, manteniendo la cabeza fría, le convenció para que volviera a enfundarla. Cuando los policías se iban, alguien arrojó una botella, que impactó en el parabrisas del *jeep* y salpicó de cerveza a los dos hombres. Se fueron, jurando volver.

Tras recoger a otros dos policías militares que patrullaban a pie, vieron a los soldados negros de vuelta a la base, gritando, cantando y bebiendo a morro. Al intentar arrestar a dos de ellos, se desató una fea reyerta con porras, piedras, botellas y navajas. Uno de los policías militares fue alcanzado entre los ojos por una botella voladora y un segundo quedó inconsciente de una pedrada. Sonaron disparos y los soldados escaparon; se llevaban a dos compañeros heridos, uno con un tiro en la espalda y el otro en el estómago. Los policías, conmocionados, cargaron en el *jeep* a los dos compañeros apaleados y se marcharon a toda velocidad.

Cuando los soldados llegaron al puesto, se propagó por el campamento el rumor disparatado de que unos policías militares habían disparado a unos negros y que los policías todavía andaban a la caza. La tropa saltó de sus literas y corrió a la puerta de entrada, algunos de ellos con fusiles. Un puñado logró superar a los guardias y escabullirse hacia el pueblo y un pequeño camión cargado con media docena de soldados armados se llevó la puerta por delante. En este momento, el único oficial negro de la unidad persuadió a la mayoría de los hombres de la puerta de que volvieran a sus barracones. «Los culpables van a pasarlo mal»,[102] les prometió.

Media hora más tarde, a medianoche, se rompió la frágil paz. Un grupo de policías militares entró en el campamento con dos *jeeps* y un vehículo blindado improvisado con una ametralladora. Los hombres corrieron a los armeros, volaron los cerrojos y cogieron fusiles. Hombres furiosos, con cuentas pendientes con los oficiales y policías militares blancos que los llamaban «*jigaboos*»[103]*********** y «negratas» recorrieron las calles de Bamber Bridge disparando a los policías y a dos de sus mandos blancos. «Entre en casa –le gritó uno de los amotinados a un lugareño que dirigía un negocio de *fish-and-chips*–, va a haber una guerra».[104] A un soldado se le oyó gritar que prefería morir por su raza antes que luchando contra los alemanes.

El tiroteo se prolongó hasta las 03.00 de la madrugada. Las bajas fueron pocas gracias a la oscuridad y a la mala puntería. Recibieron impactos de bala dos

soldados blancos –un policía militar y un oficial– y tres soldados negros, uno de los cuales falleció. En dos consejos de guerra independientes, treinta y dos hombres fueron declarados culpables de cargos que iban de la agresión al amotinamiento. No se acusó a nadie de asesinato, pues no se disponía de testigos. La mayoría, quizá todos los acusados, no había disparado la noche del incidente; la extraordinaria confusión de testimonios hacía imposible identificar a los tiradores. Se dictaron sentencias de tres meses a quince años de trabajos forzados a los hombres que se creía que portaron fusiles la noche de los disturbios, aunque todas las penas fueron reducidas en apelación.[105] En menos de un año, la mayoría volvió al servicio. Esto se debió a la rápida intervención del general Ira Eaker, un sureño que explicó a su estado mayor que «el 90 por ciento de los problemas con las tropas negras son culpa de los blancos».[106]

A finales de ese verano, Eaker reunió las unidades independientes de camiones en Inglaterra en un mando especial, que denominó Ala de Apoyo de Combate. Esto, pensó, fomentaría entre los efectivos negros «un sentimiento tangible de contribuir al esfuerzo bélico».[107] El agresivo jefe de la nueva Ala de Apoyo de Combate, el coronel George S. Grubb, purgó a setenta y cinco oficiales blancos por incompetentes y racistas, mejoró las instalaciones recreativas de las bases y empezó a usar patrullas de policías militares formadas por blancos y negros. La moral y el rendimiento experimentaron una marcada mejora y tanto los porcentajes de consejos de guerra como los de enfermedades venéreas descendieron de forma espectacular. Al igual que Eaker, Grubb, que era blanco, creía que la mayoría de los incidentes raciales estaban «provocados por efectivos blancos»[108] y que, «en general, las tropas negras son más corteses y tienen mejores modales que las blancas».[109]

MUCHOS BRITÁNICOS COMPARTÍAN ESTA OPINIÓN. CUANDO ESTALLÓ LA guerra, Gran Bretaña era un país homogéneo en lo racial, con no más de 8000 residentes negros, la mayor parte concentrada en Londres y en diversas ciudades portuarias. La inmensa mayoría de ciudades y pueblos no tenía ni un solo habitante negro y muchas personas inglesas jamás habían visto una persona negra. Inglaterra era un país de abrumador carácter blanco de forma intencionada y el Gobierno británico quería que lo siguiera siendo, pues prohibía a «súbditos británicos negros» del imperio establecerse en la mal llamada –para ellos– madre patria. De igual modo, tampoco quería militares negros estadounidenses. Cuando Estados Unidos entró en guerra, los jefes de Estado Mayor británicos, temerosos de posibles roces raciales, solicitaron que no se enviara a militares afroamericanos a construir bases aéreas. Sería mejor, dijeron, si se asignaba esta tarea a unidades blancas de ingenieros. El secretario de Exteriores Anthony Eden cometió incluso la temeridad de justificar esta política con argumentos humanitarios; le dijo al embajador estadounidense Winant que la meteorología inglesa «era perjudicial

para los negros».[110]

El Departamento de Guerra estadounidense no aceptó nada de eso. Ya estaba sometido a una presión constante del Congreso y de los líderes afroamericanos para integrar las fuerzas armadas. La Fuerza Aérea, además, había hecho saber que necesitaba unidades de ingenieros y que no había blancos suficientes para cubrir todas las plazas. En consecuencia, política y necesidad se unieron para dar lugar a una política oficial para enviar a Inglaterra a la misma proporción de negros que la de Estados Unidos: alrededor de uno de cada diez. Para sorpresa de ambos ejecutivos, el británico y el estadounidense, los británicos dieron una cálida acogida y trataron bien a los afroamericanos.[111] Ellos, a su vez, se sintieron liberados al entrar en un país sin segregación legal. Las mujeres y hombres británicos se codeaban con total libertad con los soldados negros en *pubs* y restaurantes y a casi todo el mundo le encantaba la música que trajeron con ellos. Sus bandas de *swing* convocaban multitudes y uno de sus magníficos coros, compuesto por 200 ingenieros de aviación, fue invitado a actuar en el Royal Albert Hall de Londres.

Los ingleses trazaban la línea entre razas en un único y delicado asunto: las citas interraciales. Sin embargo, la oposición a estas no era universal. «Un aviador americano blanco de la base no podía entender que una chica inglesa saliera con un americano negro. Para nosotras, eso no significaba nada»,[112] recordó una habitante de Thorpe Abbotts.

Ante el temor a disturbios raciales, la política del Ejército de Estados Unidos sancionó *de facto* la segregación al tiempo que afirmaba oponerse a esta. En julio de 1942, Eisenhower emitió un importante comunicado acerca de las relaciones raciales. «Es el deseo del Cuartel General –declaró con firmeza– que se evite de forma escrupulosa la discriminación contra los efectivos negros».[113] En esa misma circular, no obstante, animó a los comandantes locales a que instituyeran para los soldados blancos y los soldados negros una política de separados, pero iguales, con objeto de minimizar los roces raciales. Una de sus sugerencias era una política de permisos rotativos, en la que la rotación estaría basada en el color de la piel. Esto garantizaría que blancos y negros no estuvieran en la misma localidad la misma noche. De ese modo, la segregación racial se convirtió en el método del Ejército para minimizar la discriminación racial.

Las restricciones contra los prejuicios raciales de Eisenhower fueron ampliamente obviadas.[114] Después de transportar explosivos pesados desde el alba hasta el anochecer, bajo la lluvia y entre la niebla, por carreteras rurales peligrosas y estrechas, a los 5000 hombres de las unidades de camiones afroamericanas de la Fuerza Aérea se les negaba muchas veces alojamiento y comida en las bases de bombarderos. La mayoría de los conductores comía raciones K y dormía en sus camiones. La Fuerza Aérea tenía una larga tradición de racismo institucional. Iniciada la guerra, Eleanor Roosevelt se unió a los líderes negros que presionaban

a su marido para que integrara el Cuerpo Aéreo del Ejército, desde siempre formado por blancos, y que desplegara pilotos negros en combate. «Hap» Arnold, con reticencias, estableció una unidad de pilotos de caza negros, los célebres Aviadores de Tuskegee, así llamados por la base de Alabama en la que entrenaron. Estos pilotos de caza sirvieron con distinción en el teatro mediterráneo, pero la Fuerza Aérea trazó la línea en la integración de dotaciones de bombarderos, pues insistía en que negros y blancos –en particular los blancos sureños– nunca podrían operar de forma eficiente en equipos de combate. De igual modo, la 8.ª tampoco integró su Mando de Cazas. Arnold temía que una política de integración diera lugar a «oficiales negros con blancos a sus órdenes».[115] Esto, dijo, crearía «un problema social imposible».

En 1942, cuando el Departamento de Guerra obligó a la Fuerza Aérea del Ejército a aceptar negros a razón del 10 por ciento de su fuerza total, Arnold asignó a los afroamericanos a unidades de apoyo en tierra, donde sirvieron en compañías, estrictamente segregadas, de armeros, intendencia, ingenieros y transporte. Eaker aceptó de buen grado a esos hombres, aunque no pudo convencer al cuartel general de la Fuerza Aérea de que entrenara negros para cubrir vacantes de mecánicos, controladores aéreos y meteorólogos, posiciones con responsabilidades que Arnold consideraba que estaban por encima de la capacidad mental de la mayoría de reclutas negros. Con apoyo de Arnold, incluso la Cruz Roja estadounidense en Inglaterra, pese a que lo desmentía de forma oficial, tenía clubes independientes para militares negros, dotados de personal afroamericano de la Cruz Roja de Estados Unidos.[116] Hacia el final de la guerra, solo había en Gran Bretaña 12 196 miembros afroamericanos de la Fuerza Aérea del Ejército, todos ellos en unidades de servicio.[117] De estos, solo 88 eran oficiales, en una sección de la Fuerza Aérea en la que uno de cada seis blancos tenía un despacho de oficial.

Con tantas mujeres inglesas dispuestas a salir con soldados negros, los conflictos raciales fueron inevitables, en particular cuando tropas negras y blancas estuvieran de permiso en la misma localidad. «Yo mismo he visto cinco casos de negratas con mujeres blancas»,[118] explicó indignado un cabo de la Fuerza Aérea en una carta a su familia. En varias ocasiones, militares blancos de estados sureños atacaron a soldados negros que caminaban de la mano con chicas inglesas por un pueblo. «Cuando los soldados y civiles británicos defendieron el derecho de las mujeres a elegir a sus acompañantes, la policía militar de ambos colores y naciones tuvo que llevarse a rastras a los bandos enfrentados»,[119] informó *Time*. En Leicester, paracaidistas blancos de la 82.ª División Aerotransportada se enzarzaron en una pelea con un batallón de intendencia de la Fuerza Aérea; habían visto a miembros del batallón con mujeres blancas. Los militares negros tomaron armas y un camión y estalló un gran motín que se saldó con la muerte de un policía militar.

En Launceston, un pintoresco pueblo de Cornualles, unos soldados negros a los que no habían querido servir en la sección de blancos de un *pub* se fueron sin protestar, pero volvieron armados con fusiles, ametralladoras y bayonetas. Cuando los policías militares les ordenaron dispersarse, abrieron fuego e hirieron de gravedad a dos policías.[120] Había tantos problemas entre negros y blancos de permiso que los comandantes de la Fuerza Aérea en localidades pequeñas aplicaron la sugerencia de Eisenhower de hacer rotación de pases, con noches «de negros» y «de blancos». En las localidades más grandes, el Ejército emitió pases que restringían el uso de ciertos *pubs* y salas de baile a una raza concreta e impuso la segregación por medio de la policía militar. Hacia finales de 1943, esta política Jim Crow *de facto* estaba en vigor allí donde estuvieran destinados en estrecha proximidad grandes cantidades de efectivos negros y blancos.

La forma más estricta de Jim Crow se practicó en Anglia Oriental, donde se necesitaba a los negros para labores esenciales en las bases de bombarderos, tales como conductores de camiones o trabajadores de munición. Los negros estaban alojados en instalaciones segregadas cercanas a las estaciones de bombarderos. Sin embargo, para ambas razas la vida nocturna principal tenía lugar en grandes localidades como Ipswich, con sus 150 locales públicos. Debido a su inferioridad numérica, los negros solo podían acceder a ocho *pubs* de Ipswich, una sala de baile y un club segregado de la Cruz Roja. En Anglia Oriental, el río Dove, de nombre poco apropiado,************ servía de línea de demarcación. Todas las aldeas y localidades al este del río eran territorio prohibido para efectivos negros. La policía militar arrestaba a todo negro que hallase en las «localidades blancas».[121]

Truman K. Gibson, un ayudante negro del secretario de Guerra Stimson, remitió una indignada carta al secretario adjunto de Guerra, John J. McCloy, en la que condenaba la exportación a Inglaterra de la segregación al estilo de Dixie.************* La protesta de Gibson fue ignorada y se siguió utilizando la segregación para mantener la paz entre las razas.[122]

Los aviadores blancos que preferían no competir con los negros por las mujeres inglesas apoyaron el sistema de permisos a días alternos, pese a que restringía su libertad.[123] La política de veladas segregadas, por otra parte, les inquietaba, pues se preguntaban qué harían sus novias inglesas mientras ellos tenían que quedarse en la base durante la «noche de las tropas negras».[124]

NOTAS

1 Stuttgart: Freeman, R. A., Crouchman, A. y Maslen, V., 1981, 106.
2 Bendiner, E., 1980, 198, 200.
3 *Ibid.*, 188.

4 Bombardeo nocturno: Nutter, R. H., 2002, 131-137.
5 Accidente de Crosby: Harry Crosby, «This Is What Happened», *Yank*, 26 de diciembre de 1943, 8.
6 Sheridan, J. W., 1946, 98.
7 Brown, J. G., 1994, 214-215.
8 *Ibid.*
9 Citado en McLaughlin, J. K., 2000, 105; Peaslee, B. J., 1964, 221.
10 *Ibid.*
11 Bendiner, E., *op. cit.,* 223.
12 Carson, E. T., 2000, 83-84.
13 *Ibid.*
14 McLaughlin, J. K., *op. cit.*, 109.
15 *Ibid.*
16 Jueves Negro: William Emerson, «Operation pointblank: A Tale of Bombers and Fighters», en Borowski, H. R. (ed.), 1988, 445.
17 Bajas de la Fuerza Aérea: AAF, vol. 2, 702.
18 Más del 18 por ciento: Eaker, I. C. y Metcalf, A. G. B., abril de 1977, 54.
19 Pérdidas alemanas: Memorando de la USAF, 28 de junio de 1949, K110.8-22, AFHRA.
20 Citado en Flower, D. y Reeves, J. (eds.), 1997, 571.
21 Citado en Murray, W., 1985, 218.
22 George G. Roberts, «Black Thursday», en Nail, K. N. (ed.), 1999, 20.
23 Myers, D., Kilbourn, J. y Harrity, R. (eds.), 1947, 71.
24 Speer: Speer, A., 1977 (1970), 286.
25 Citado en AAF, vol. 2, 704.
26 *S&S*, 21 de octubre de 1943; *NYT*, 16 de octubre de 1943, 1.
27 *S&S*, 16 de octubre de 1943.
28 Rodamientos de bolas: Speer, A., *op. cit.*, 286; USSBS, *The German Anti-Friction Bearing Industry*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1945, 2, 40-45, 103-120; Fritz, M., 1975, 15-35. Fritz estima que la contribución sueca al suministro total alemán de rodamientos de bolas fue inferior al 10 por ciento.
29 *S&S*, 18 de octubre de 1943.
30 Dominio del aire perdido: AAF, vol. 2, 705. Soy culpable del mismo error en mi libro anterior, Miller, D. L., 2001, 275.
31 Pérdidas de la Luftwaffe: Murray, W., *op. cit.*, 215; McFarland, S. L. y Newton, W. Ph., 1991, 134-136.
32 Veintiocho bombarderos: 8.ª Fuerza Aérea, «Eighth Air Force Tactical Development», agosto de 1942-mayo de 1945, 92, AFHRA. Este instructivo informe fue preparado inmediatamente después de la guerra bajo la dirección del general de división Orvil A. Anderson, exsubcomandante de operaciones de la 8.ª Fuerza Aérea.
33 Citado en Murray, W., *op. cit.*, 216.
34 Extracto procedente de la entrevista de James Parton con LeMay, 16 de abril de 1985, reproducida en Parton, J., 1986, 517.
35 Eaker a Arnold, 22 de octubre de 1943, Arnold MSS.
36 Eaker a Arnold, 15 de octubre de 1943, Eaker MSS.
37 Parton, J., *op. cit.*, 325, 328; Eaker a Arnold, 16 de noviembre de 1943, Spaatz MSS. Por una interpretación diferente de la situación pos-Schweinfurt, *vid.* McFarland, S. L. y Newton, W. Ph., *op. cit.*, 133-134.
38 *Ibid.*
39 Presión de Arnold: AAF, vol. 2, 735; «Air Plan for the Defeat of Germany», memorando

de Arnold, 1 de noviembre de 1943, Arnold MSS.
40 Bendiner, E., *op. cit.*, 236.
41 Newdeck, A., febrero de 1978, 1.
42 Carson, E. T., *op. cit.*, 105-106.
43 Citado en Lande, D. A., 1991, 125.
44 Eso resultó contraproducente: Bendiner, E., *op. cit.*, 206.
45 Hutton, O. C. [Bud] y Rooney, A. A., 1944, 97-104.
46 *Ibid*.
47 *Ibid*.
48 Citado en Lande, D. A., *op. cit.*, 125.
49 Hutton, O. C. [Bud] y Rooney, A. A., *op. cit.*, 97-106. *Véase también* Cuartel general, Teatro de Operaciones Europeo, «Research Findings and Recommendations», 11 de julio de 1944, Spaatz MSS.
50 Acumulación de tropas estadounidenses: Reynolds, D., 2000 (1996), 102-103. El 40 por ciento del personal militar estadounidense en Inglaterra eran tropas terrestres y el 30 por ciento pertenecía a Servicios de Abastecimiento.
51 Arbib, R. S. jr., 1946, 85, 203.
52 Hutton, O. C. [Bud] y Rooney, A. A., *op. cit.*, 133.
53 Reynolds, D., *op. cit.*, 160.
54 Carson, E. T., *op. cit.*, 101.
55 Citado en Gay, V. F., 1944, 16, 23-24.
56 Carson, E. T., *op. cit.*, 116.
57 Jack Novey: Novey, J., 1997, 82.
58 Citado en Gardiner, J., 1992, 56.
59 *Ibid.*, 110-111.
60 Arbib, R. S. jr., *op. cit.*, 88.
61 Citado en Crosby, H. H., 1993, 207.
62 «Behavior of Women in Public Houses», 2-5, Mass-Observation Study, MO-A.
63 *Ibid*.
64 Ambas citas, Cronkite, W., 1996, 91.
65 Longmate, N., 1975, 231.
66 Enfermedades venéreas: Reynolds, D., *op. cit.*, 205.
67 *New York Times*: *NYT*, 2 y 4 de junio de 1943.
68 Reynolds, D., *op. cit.*, 207.
69 Cura para enfermedades venéreas: Pixie J. Wilson, «The Campaign Against Venereal Disease», MO-A; Reynolds, D., *op. cit.*, 208.
70 Comer, J., 1989 (1986), 54.
71 Citado en McCarthy, D., 1991, 78.
72 Eaker a Commands, 14 de julio de 1943, Eaker MSS.
73 *Time*, 6 de diciembre de 1943, 36, 39.
74 «What the British Think of the Americans», noviembre de 1942, MO-A.
75 *Ibid*.
76 *Ibid*.
77 El 34 por ciento: «Anti-Americanism», enero de 1947, 1-12, MO-A; Ziegler, Ph., 1995, 217.
78 *Ibid*.
79 *Ibid*.
80 Mass-Observation Panel on the Americans, 1945, 7, MO-A.
81 Mass-Observation Bulletin, «Portrait of an American», n.º 7, abril de 1947, 1-2;

«Feelings About Americans», 1943, 11-12; Mass-Observation Panel on the Americans, directiva de febrero-marzo de 1945, todo en MO-A.
82 *Ibid.*
83 «Report», 20 de septiembre de 1943, Spaatz MSS.
84 Comer, J., *op. cit.*, 51.
85 *Ibid.*
86 Citado en Ziegler, Ph., *op. cit.*, 220.
87 «Women in Pubs», 1943, MO-A.
88 *Ibid.*
89 *Ibid.*
90 Entrevista del autor con Peggy Granham, 11 de julio de 2002.
91 Longmate, N., *op. cit.*, 271; Mass-Observation Panel on the Americans, 1945, 1.
92 *A Short Guide to Great Britain*, Washington D. C., Departamentos de Guerra y Marina, 1942, 5.
93 *Conozca a los americanos*: Man in the Street, 1943.
94 «Opinion on America», febrero de 1942, 11-13, MO-A.
95 Arbib, R. S. jr., *op. cit.*, 91.
96 Diario de Sarah Williams, MO-A.
97 Citado en Gardiner, J., *op. cit.*, 130.
98 Entrevista con Kay Brainard Hutchins, 7 de septiembre de 1996, AHM.
99 Hutton, O. C. [Bud] y Rooney, A. A., *op. cit.*, 21.
100 Citado en Brown, R. D., 1990, 41; Arbib, R. S. jr., *op. cit.*, 75-77, 173.
101 Arbib, R. S. jr., *op. cit.*, 56.
102 Citado en Werrell, K. P., diciembre de 1975, 203. *Véase también* Osur, A. M., 1977, 99-102.
103 «Preliminary Report on the Alleged Mutiny at Bamber Bridge, June 26, 1943», 510.0, AFHRA; Werrell, K. P., *op. cit.*, 204; Osur, A. M., *op. cit.*, 99.
104 *Ibid.*
105 El tiroteo: «Alleged Mutiny at Bamber Bridge», 13 de julio de 1943, 519.771-1, AFHRA; Werrell, K. P., *op. cit.*, 206-207.
106 Reunión de personal, 10 de julio de 1943, Eaker MSS.
107 Eaker a ETOUSA, 11 de agosto de 1943, 519.201-25, AFHRA.
108 Citado en Reynolds, D., *op. cit.*, 322.
109 *Ibid.*, 217.
110 Citado en *ibid.*
111 Una calurosa bienvenida : *Time*, 19 de octubre de 1942, 32.
112 Entrevista del autor con Ken Everett, 11 de julio de 2002. Para la opinión británica de los estadounidenses, *véase también* Freeman, R. A., 1992. Para las relaciones raciales, *vid.* Smith, G., 1987.
113 ETO HQ, «Policy on Negroes», 16 de julio de 1942, en Lee, U., 1966, 624.
114 Las restricciones de Eisenhower: AAF, vol. 2, 655.
115 Arnold citado en Osur, A. M., *op. cit.*, 22-23.
116 Cruz Roja: Korson, G. G., 1945, 260.
117 Los 12 196 miembros del personal afroamericano de la Fuerza Aérea de Estados Unidos: Osur, A. M., *op. cit.*, 96.
118 Citado en *ibid.*, 96.
119 *Time*, 19 de octubre de 1945, 34.
120 Launceston: Smith, G., *op. cit.*, 144-145.
121 *Ibid.*, 108.

122 Truman K. Gibson: Truman K. Gibson al secretario adjunto de Guerra, 17 de diciembre de 1943, 250.1, RG 332, NA.
123 Pase en días alternos: capitán preboste de la 8.ª Fuerza Aérea, informe, 10 de noviembre de 1943, Spaatz MSS.
124 Smith, G., *op. cit.*, 114.

* N. del T.: Medicamento para la acidez de estómago y la resaca.
** N. del T.: Se refiere al *blackout*. Es decir, tapar todo tipo de luces (iluminación pública, ventanas, faros de vehículos, etc.) para que los aviones enemigos no puedan orientarse.
*** N. del T.: En inglés británico, a las linternas se les denomina *torches*, literalmente, «antorchas». En inglés de Estados Unidos (idioma del autor) son conocidas como *flashlights*.
**** N. del T.: Marble Arch o «Arco de Mármol» es un arco triunfal de mármol blanco edificado en el siglo XIX en las inmediaciones del palacio de Westminster. El «sexo estilo Marble Arch» se refiere a que la pareja copula de pie y vestida envuelta en una gabardina o abrigo.
***** N. del T.: Barrios acomodados de la ciudad de Londres.
****** N. del T.: *Heard about the new utility knickers? One Yank and they're off!*, en el original. *Yank* quiere decir «tirón», pero también es el hipocorístico de *yankee*, «yanqui». Bragas utilitarias (*utility knickers*) se refiere tanto a la línea de ropa austera producida por el Gobierno británico, como a la facilidad de las mujeres más necesitadas para perder las bragas ante los estadounidenses no solo por sexo, sino también para conseguir productos [a cambio].
******* N. del T.: Apelativos de John Wayne y Humphrey Bogart, respectivamente.
******** N. del T.: *Sinkers*, en el original. Se refiere a que mojaban los donuts en el café.
********* N. del T.: Caramelos masticables de chocolate.
********** N. del T.: Se refiere a las Leyes Jim Crow –así llamadas en alusión a un número satírico y musical denominado «Jump Jim Crow» interpretado por un actor blanco disfrazado y con la cara pintada de negro–, promulgadas por los estados sureños de Estados Unidos a partir de 1876, que instituían la segregación entre blancos y negros. No fueron derogadas hasta la década de 1960.
*********** N. del T.: Mote despectivo de origen incierto hoy en desuso.
************ N. del T.: *Dove*, en inglés, significa «paloma», un símbolo de paz.
************* N. del T.: *Dixieland* o *Dixie*. Apodo con el que se conoce a los estados del sur de Estados Unidos, en particular a los que formaron los Estados Confederados de América durante la Guerra de Secesión.

CAPÍTULO 9

PUNTO DE INFLEXIÓN

Pero, pese a todo, prendados como estamos de la libertad, nos defenderemos como podamos.

Heródoto

Inglaterra, finales de octubre de 1943

Tras su gran juerga en Londres, David McCarthy regresó a Ridgewell, donde descubrió que el 381.º había recibido nuevos bombarderos y dotación en reemplazo de las fuertes pérdidas de la incursión de Schweinfurt de primeros de mes. «Ver las jóvenes caras nuevas nos animó, [pero] seguíamos cansados, deprimidos por las graves pérdidas, exhaustos en lo emocional y asustados hasta lo indecible».[1]

Los ecos de las pérdidas de octubre llegaron mucho más lejos. La esposa de McCarthy, Norma, desde su residencia en Lake George, Nueva York, se carteaba con las familias de los hombres del 381.º desde que los escuadrones partieron a Inglaterra. Hacia mediados de octubre, Norma recibió una lluvia de cartas, telegramas y llamadas telefónicas de seres queridos preocupados por las recientes incursiones de la 8.ª que le preguntaban si tenía alguna información. «La avalancha de peticiones de información de las familias angustiadas tuvo un aterrador efecto sobre Norma –según pudo saber McCarthy–. Mi suegro tenía que protegerla del teléfono y de abrir la puerta».[2]

Para los tripulantes de la 8.ª, el 1 de noviembre fue un día importante. Habían dejado atrás el Octubre Negro, lo que McCarthy llamó «el mes de la matanza»;[3] puede que noviembre trajera días mejores.

Bombardeo a ciegas

La misión que inauguró noviembre, el día 3, fue un ataque a Wilhelmshaven, el primer gran golpe de la 8.ª desde el Jueves Negro. Era un objetivo conocido, dentro del radio de acción de la escolta de cazas, y los bombarderos hallaron una oposición poco intensa. Con todo, la misión fue un hito, ejecutada con «pequeños amigos» inusuales y con una capa de nubes que un mes antes habría dejado en tierra a una flota de este tamaño. A partir de ese día, el bombardeo estratégico estadounidense experimentó una transformación radical.

En las reuniones de la mañana, se informó a los oficiales de vuelo de que parte de la escolta se compondría de cazas Lockheed P-38 Lightning. Un año antes, la 8.ª había recibido algunos, aunque fueron trasladados al Mediterráneo antes de tener ocasión de demostrar su valía. Se sabía que eran poco fiables a alturas extremas, donde el frío paralizante perjudicaba el rendimiento de los motores, pero eran unas máquinas bélicas veloces y temibles, con un radio de acción algo superior al de los Thunderbolt, una cuestión de vida o muerte para las dotaciones de bombardeo. Esa mañana, cuando el piloto de John Comer informó a sus artilleros en la línea de despegue de que los recogerían en la costa cincuenta Lightning, «¡prorrumpieron en gritos de júbilo!».[4] Los hombres esperaban que los nuevos cazas se encargaran de los grandes cazas lanzacohetes que habían diezmado las flotas de bombarderos el Jueves Negro. Ninguno de los Junkers 88 se dejó ver sobre Wilhelmshaven, aunque en choques posteriores los bimotores Lightning los aniquilaron.

Los alemanes estaban mucho menos preocupados por los Lightning que por el tamaño del torrente de bombarderos que despegó el 3 de noviembre: 566 aparatos pesados y 378 cazas, una confirmación impresionante de la capacidad de recuperación de la Fuerza Aérea de Estados Unidos.[5] Asimismo, también era muy alarmante para los comandantes de la Luftwaffe que los Thunderbolt equipados con grandes depósitos desechables cruzaran los Países Bajos y penetraran en el espacio aéreo alemán bajo una capa nubosa, que dejó en tierra o fuera de combate a la mayor parte de la fuerza defensiva de Adolf Galland. El mando de la Luftwaffe quedó conmocionado al ver que la 8.ª pudiera volar sobre Alemania ese día. En el pasado, unas condiciones meteorológicas similares habrían impedido a los aviones de guerra estadounidenses moverse de sus bases.

Los aeroplanos líderes de las formaciones llevaban grandes dispositivos con forma de cúpula a popa de sus torretas delanteras, una nueva tecnología que anunciaba graves problemas para la Luftwaffe. Estos radomos retráctiles albergaban los escáneres de un nuevo tipo de radar aire-tierra, el H2X, de nombre en clave Mickey Mouse (más adelante lo abreviarían Mickey), una versión mejorada estadounidense del sistema H2S que habían desarrollado los británicos en 1940 para encontrar los blancos con densas nubes.

La nueva fuerza Pathfinder [exploradora], el 482.º Grupo de Bombardeo, fue activada el mes de agosto anterior en Alconbury, Huntingdonshire, y voló su

primera misión el mes siguiente, en la que condujo a elementos de la 8.ª al puerto alemán de Emden. En esa misión, el 27 de septiembre, los cuatro bombarderos líderes estaban equipados con H2S. Wilhelmshaven fue el primer experimento con H2X.

El sistema no era muy sofisticado. Una antena giratoria bajo el bombardero emitía hacia abajo un impulso eléctrico de alta frecuencia y este haz de energía escaneaba la superficie de la tierra. La señal reflejada que recogía la antena del bombardero generaba una rudimentaria imagen, similar a un mapa, en un tubo de rayos catódicos u osciloscopio: áreas oscuras para agua, zonas claras para terreno, áreas brillantes para ciudades. (El radar aerotransportado era incapaz de distinguir blancos más pequeños, como fábricas y nudos ferroviarios). Cuando se avistaba el blanco, los aviones exploradores Pathfinder dejaban caer bengalas para que las viera el resto del torrente de bombarderos. «Cuando estamos sobre el blanco, todos los ojos están pendientes de Mickey –según explica el procedimiento un navegante–. Cuando Mickey larga sus bombas, nosotros lanzamos las nuestras».[6]

El bombardeo del 3 de noviembre no fue preciso en absoluto: la mayoría de los explosivos no acertaron en la zona portuaria y cayeron en el interior de la ciudad. Aunque fue lo bastante prometedor para que la Fuerza Aérea invirtiera más recursos en equipos de radar, en particular después de que los bombarderos pesados de la nueva fuerza aérea estratégica desplegada en el sur de Europa, la 15.ª, empezó a padecer los mismos problemas atmosféricos que la 8.ª.

El tiempo del norte de Europa fue la principal razón por la que «Hap» Arnold decidió establecer en octubre una segunda formación de bombarderos en Túnez, a las órdenes del general Jimmy Doolittle. Desde las bases de la recién conquistada llanura de Foggia, en el sur de Italia, que la 15.ª ocupó durante el mes siguiente, sus bombarderos podían alcanzar objetivos en los confines meridional y oriental del Reich que estaban más allá del alcance de la 8.ª Fuerza Aérea. Así y todo, la turbulenta meteorología de los Alpes y en las agrestes montañas que circundaban las bases de la 15.ª hicieron que esta fuerza de mucho menor tamaño acumulara más días sin operaciones que la 8.ª Fuerza Aérea.[7]

El bombardeo por radar era un medio de mantener la presión sobre el enemigo durante los largos inviernos europeos. Para mantener sus cielos despejados de bombarderos estadounidenses, Alemania necesitaba, tanto o más que la Luftwaffe, una perpetua capa de nubes. En un mes normal de invierno, solo había dos o tres días en los que el bombardeo visual era posible. En el invierno de 1943-1944, los bombarderos Pathfinder lideraron 48 raids, entre ellos las únicas misiones que la 8.ª acometió sobre Alemania en noviembre y diciembre. Iniciado como un experimento, el bombardeo por radar pronto se convirtió en un procedimiento rutinario. En toda la contienda, solo la mitad de los aparatos pesados de la 8.ª bombardeó de forma visual. En el invierno de

1943-1944, la cifra fue del 10 por ciento.

Este tipo de bombardeo tenía dos ventajas más. Al volar sobre un manto protector de nubes, los bombarderos de la 8.ª sufrieron muchas menos pérdidas por fuego antiaéreo o cazas. Y, en ocasiones, formaciones enviadas bajo un tiempo horrible llegaban sobre sus blancos varias horas más tarde, cuando los cielos germanos se habían despejado de forma inesperada, de modo que podían ejecutar un bombardeo más preciso.

En realidad, el bombardeo por radar era un tipo de bombardeo de área. La precisión era imposible. Aunque esto suponía una clara ruptura con el credo de la Fuerza Aérea, la alternativa –no bombardear nada con mal tiempo– era inaceptable para los mandos de la aviación, que estaban decididos a aplastar al enemigo. Durante toda la guerra, solo hubo dos factores que aceleraron el ritmo de las operaciones de bombardeo estratégico de los estadounidenses: el apabullante incremento de producción de bombarderos y dotaciones y el uso generalizado del H2X.

Las dotaciones de los bombardeos lo llamaban por su nombre –bombardeo a ciegas–, pero «Hap» Arnold, siempre atento a las percepciones de la opinión pública estadounidense, dictó instrucciones a Eaker y a su estado mayor para que utilizaran términos menos gráficos y más técnicos, como «bombardeo a través de cobertura de nubes» o «bombardeo con dispositivos de navegación». Fuera cual fuese el nombre, la realidad era que, al usar el bombardeo por radar, la 8.ª estaba reconociendo de forma tácita que la guerra aérea no podía ganarse solo con asaltos de precisión. Otro pilar de la doctrina de bombardeo de preguerra se había derrumbado.[8]

Dado que con el radar era mucho más fácil identificar los objetivos situados en una línea entre agua y tierra, a finales de 1943, la 8.ª restringió casi todas sus misiones en Alemania a las ciudades costeras de Emden, Kiel y Bremen, ninguna de las cuales eran objetivos prioritarios de Pointblank. También volaron misiones sobre los territorios ocupados de Francia y Noruega. Este mediocre balance de bombardeos ha hecho que algunos historiadores retraten a la 8.ª Fuerza Aérea como una formación herida y casi derrotada durante los meses que siguieron a Schweinfurt II. Herida, sí; casi derrotada, no.

Ese invierno, los jefes de la aviación germana tenían mejor idea que los historiadores de posguerra de a qué se enfrentaban. Los efectivos cada vez mayores de las incursiones estadounidenses, algunas de las cuales duplicaban el tamaño del contingente despachado contra Schweinfurt, era lo que más preocupaba al jefe de la caza germana, Adolf Galland. Los cazas estadounidenses de escolta, además, empezaban a mostrar su superioridad contra los adversarios de la Luftwaffe en feroces combates aéreos. La fuerza de cazas de Galland tenía problemas con el tiempo y soportaba un peligroso goteo de pérdidas entre sus mejores pilotos, entre ellos doce ases que, en total, habían abatido más de 1000

aviones aliados. A pesar del incremento de la producción germana, en los tres últimos meses de 1943 la fuerza de cazas monomotores de la Luftwaffe se redujo en 105 aeroplanos, ya que tanto pilotos como aviones se perdían en accidentes y combates aéreos.[9] Como apuntó el historiador Williamson Murray, la derrota final de la caza germana a finales de la primavera de 1944 «solo puede entenderse en el contexto de las tasas de desgaste precedentes».[10]

A primeros de noviembre, el 56.º Grupo de Caza de Hubert Zemke, la «Manada de Lobos», se anotó su avión enemigo destruido número 100 y los Thunderbolt de todos los grupos de la 8.ª tenían una ventaja de tres derribos a uno en sus batallas contra los Messerchmitt 109 y los Focke-Wulf 190. A finales de 1943, Galland se vio obligado a trasladar unidades del norte de Francia y los Países Bajos al Rin, donde esperaban que los cazas de escolta de Estados Unidos abandonaran a los bombarderos y así poder golpear las formaciones expuestas con efectivos concentrados. Al adoptar esta defensa en profundidad, Galland favoreció los planes aliados, que querían despejar las áreas cercanas al canal de la Mancha de cazas enemigos que podrían interferir en los desembarcos del Día D.[11]

Su victoria pírrica del Octubre Negro dejó a Alemania con muy pocos pilotos expertos que supieran manejar los cazas que, por fin, habían empezado a producir en mayor número. A los estadounidenses, la derrota les trajo más pilotos y aeronaves, suficientes para desbordar a la Luftwaffe. Su impresionante recuperación posterior al Octubre Negro, como la que experimentó el Ejército romano después de la humillante derrota infligida por Aníbal, mostró al enemigo que estaban librando una guerra contra un pueblo de poderosa tecnología y feroz determinación.[12]

Alemania inició la guerra con la mejor fuerza aérea del mundo y la segunda industria más fuerte del planeta. En 1939, la industria aeronáutica germana estaba en primera línea. Ingenieros aeronáuticos de asombrosa creatividad dirigían estudios de diseño y su mano de obra fabril tenía una preparación soberbia. Así y todo, antes incluso de los ataques aéreos masivos de los aliados contra sus plantas de producción, tres considerables factores impidieron a la industria alcanzar su pleno potencial: primero, la pésima gestión de los incompetentes administradores nazis, el principal de los cuales era el *Generaloberst* Ernst Udet, antiguo compañero de escuadrón de Göring durante la Primera Guerra Mundial (en 1936, Göring le puso al frente de la oficina técnica de la Luftwaffe); segundo, una planificación militar poco previsora a los niveles más elevados; y, tercero, la enorme primacía nacional de la producción artesanal, en lugar de la producción en masa.

«La industria germana de motores y aeronáutica –observó el historiador James S. Corum– estaba mal estructurada para librar una guerra total y prolongada. Antes de la contienda, incluso las fábricas aeronáuticas alemanas más

recientes eran pequeñas en comparación con las británicas y las estadounidenses. Aunque un alto número de pequeñas factorías hacía a la industria menos vulnerable al bombardeo estratégico a gran escala, también impidió a la Luftwaffe emplear los métodos de producción en masa más eficientes».[13]

La industria, además, se veía afectada por las miopes decisiones estratégicas del Führer y su círculo íntimo, la dirección militar surgida del arrogante optimismo de los nazis. Tras la derrota fulgurante de Polonia, los Países Bajos y Francia durante el primer año de guerra, y el fantástico éxito inicial de la Wehrmacht en la Unión Soviética durante el verano de 1941, Hitler no movilizó con rapidez la economía para la guerra total. Creía que la Unión Soviética caería antes de fin de año y que, entonces, tendría tiempo de extraer los enormes recursos de su recién conquistado imperio continental, si Gran Bretaña esquivaba la derrota y Estados Unidos entraba en liza. Ni Hitler ni Göring eran del todo conscientes del enorme potencial material de los enemigos más poderosos de Alemania: Gran Bretaña, la Unión Soviética y, poco después, Estados Unidos. Hitler no ordenó la movilización total hasta después de la derrota de Stalingrado, en enero de 1943, pero ya era demasiado tarde. Aunque la producción aeronáutica germana llegó a incrementarse en casi un 300 por ciento con la eficaz dirección del sucesor de Udet, Erhard Milch (Udet se suicidó en 1941), esto nunca fue suficiente para cubrir el desgaste creciente y la producción de los aliados, que era muy superior. En 1944, las factorías germanas produjeron una cifra impresionante de aviones, 40 000, pero ese mismo año Estados Unidos, por sí solo, fabricó 96 000 y la producción aeronáutica total de los aliados superó a la germana en un 400 por ciento.[14]

El bombardeo por radar era otro indicio de la creciente determinación estadounidense. Una forma de guerra despojada de consideraciones éticas, cimentada en la descarnada necesidad bélica, era el primer aviso para Alemania de que Estados Unidos estaba dispuesto a librar una guerra de aniquilación.[15] Puede que el bombardeo por radar fuera impreciso, pero sometía a una presión constante a los cazas de la defensa germana. «Al permitir atacar, hiciera el tiempo que hiciese, y bombardear con un visor radar, el H2X […] forzó al caza germano a permanecer en vuelo –afirmó Carl Spaatz después de la guerra–. Y estoy seguro de que en esas circunstancias tuvo tantas pérdidas en operaciones, aterrizajes forzosos en el retorno, como en los propios combates aéreos».[16] Estaba en lo cierto.

A finales de 1943, Galland reportó al alto mando alemán que sus aviones de caza «carecían del instrumental completo para el vuelo a ciegas, así como de los sistemas de deshielo de cabina y de los instrumentos de navegación y seguridad requeridos para tales operaciones».[17] Es más, la mayoría de sus pilotos «no dominaban el vuelo por instrumentos ni estaban adiestrados en el aterrizaje con condiciones meteorológicas desfavorables». Los líderes de las unidades de caza

que lograban superar la capa de nubes debían reunir a sus formaciones dispersas, lo cual era un problema casi siempre inviable. El resultado: ataques dispersos y menos efectivos. «Numerosos cazas alemanes, prácticamente ciegos, con las cubiertas de sus cabinas y parabrisas llenas de hielo, fueron fácil presa para los Thunderbolt al salir de la capa de nubes. Muchas de las estremecedoras pérdidas que sufrimos en aquella ocasión eran imputables únicamente a las condiciones meteorológicas»,[18] escribió Galland algunos años después.

El clima invernal causaba brutales dificultades a los aviadores de ambos bandos. Tras volver de misiones a gran altura en sus carlingas mal calefactadas, algunos pilotos de caza estadounidenses estaban tan helados y débiles que los sanitarios tenían que sacarlos de sus aviones. En los parabrisas de cazas y bombarderos se acumulaban capas de hielo de cinco centímetros de grosor, lo cual provocaba accidentes. Además, los aviadores tenían problemas para hacer sus necesidades. En un bombardero cuatrimotor solo había dos instalaciones sanitarias, una lata y un «tubo para aliviarse».[19] Entre el compartimento central y la cola había una lata con una tapa. Sin embargo, como manifestó Jack Novey, «cuando posabas el trasero en la taza, el metal congelado te arrancaba parte de la piel. Por lo que tirábamos la maldita cosa fuera del avión».[20] El tubo para aliviarse, un conducto de goma que salía por el fondo del aeroplano, estaba situado en la bodega de bombas. Novey explica cómo funcionaba: «Se suponía que tenías que pasar por la estrecha pasarela, con bombas colgando a ambos lados, desabrocharte en el frío extremo, apuntar al conducto y orinar». Pero, si alguien lo había usado antes, era casi inevitable que su orina estuviera congelada y «tu pis […] te salpicaba en toda la cara». De modo que los miembros de la dotación orinaban en el suelo. Cuando estaban bajo el fuego, no tenían otra opción que hacerlo en los pantalones.

Por encima de las nubes, a 60 grados bajo cero y con un sol que no calentaba, el navegante Elmer Bendiner voló su última misión el 29 de noviembre. Tenía tanto frío que apenas podía levantar los brazos para rascar el hielo del interior del cono de plexiglás. El enemigo estaba por todas partes, aunque le costaba distinguir a los cazas alemanes de sus escoltas. Un Focke-Wulf 190 fue de frente contra ellos, pero no hubo fuego de respuesta: todas y cada una de las ametralladoras delanteras de la formación de Fortalezas estaban congeladas. En ese momento, la dotación de Bendiner observó que las armas del caza germano también estaban mudas. El alemán pasó a su lado sin disparar un tiro, los miró y saludó. «La casualidad meteorológica impuso una tregua».[21] Elmer Bendiner –marido, padre y enemigo jurado de Hitler– pudo así volver a casa al lado de su esposa y de su bebé recién nacido.

Pocos aviadores estaban entrenados para hacer frente a los peligros insidiosos del hielo. La combinación traicionera de humedad elevada y temperaturas bajo cero causaba la acumulación de «hielo transparente»[22] en las superficies del

bombardero «con tal rapidez»,[23] comentó un piloto acerca de este fenómeno, «que el aparato se volvía demasiado pesado para volar. Cuando esto ocurría, no había recuperación posible». Bajo el peso intolerable de combustible, bombas y hielo los aviones entraban en barrena y giraban sin control hasta desintegrarse. El único consuelo de bombardear a través de nubes cargadas de hielo era que a los cazas enemigos les resultaba casi imposible golpear a los bombarderos con efectivos letales. «Volamos rutinariamente a merced de un tiempo que en Estados Unidos dejaría en tierra a todos los aviones del país»,[24] le escribió a su madre un piloto de bombarderos.

Los trajes eléctricos siguieron fallando y con tal frecuencia que muchos aviadores dejaron de usarlos y optaron por vestir capas extra de ropa.[25] El frío penetraba «con igual intensidad que el dolor»,[26] lo cual hizo que algunos tripulantes tomaran precauciones extrañas. El navegante y novelista Sam Halpert afirmó que solía atarse un cordel al pene para «poder encontrártela»[27] cuando sentía la necesidad.

El uso de guantes de seda bajo las manoplas pesadas redujo la incidencia de casos de congelación entre los artilleros laterales, pero el fuerte viento seguía helando rostros, lo cual fue un grave problema hasta que empezaron a llegar a Inglaterra, a principios de 1944, bombarderos con ventanas laterales de plexiglás. Hasta ese momento, hubo más casos de hospitalizaciones por congelación que por heridas en combate. La introducción de blindaje corporal o «trajes de *flak*»,[28] como los llamaban los tripulantes, redujo las bajas provocadas por los antiaéreos y los cañones de los cazas. El chaleco antibalas estaba formado de placas de acero al manganeso cosidas a una cubierta de lona. De este colgaba un mandil del mismo material, que protegía las ingles y la parte superior de los muslos. El equipo completo pesaba unos 10,2 kilogramos y, aunque era engorroso, en caso de emergencia el portador podía quitárselo con facilidad tirando de un cordel.

Este nuevo blindaje era una invención del coronel Malcolm Grow, cirujano jefe de la 8.ª Fuerza Aérea. En los estudios realizados en el Establecimiento Médico Central descubrió que el 80 por ciento de las heridas de combate estaba causado por proyectiles de baja velocidad, esto es, esquirlas de antiaéreos o fragmentos de balas de cañón y ametralladora. El doctor Grow trabajó con la Wilkinson Sword Company de Londres en el desarrollo del traje de *flak*, que se llevaba con un casco de acero con aberturas para encajar los auriculares, un diseño de los especialistas en armaduras históricas del Metropolitan Museum of Art de Nueva York. «Una firma londinense, especializada desde 1772 en la manufactura de espadas, forja ahora productos mucho más útiles para el presente –publicó el *New York Times*–. Está fabricando cotas de malla para los aviadores estadounidenses […] así pues, se cierra el ciclo y estos combatientes, como si fueran yanquis en la corte del rey Arturo, vuelven a portar corazas medievales».[29] Hacia diciembre de 1943 habían entregado más de 13 000 trajes de *flak* en las

bases de bombarderos de Inglaterra.[30] Eran eficaces contra fuego de ametralladora, fragmentos de antiaéreos y esquirlas de cañón. Las dotaciones con protección corporal tenían un 58 por ciento menos de bajas que aquellas que no disponía de ella, si bien los hombres cubiertos de cota de malla seguían pereciendo al instante cuando recibían un impacto directo de cañón o una explosión de *flak*, así como morían o quedaban destrozados si les alcanzaban en zonas del cuerpo no protegidas por la coraza.

Forrest Vosler

El 13 de diciembre de 1943, de regreso desde Bremen, el operador de radio Forrest «Woody» Vosler, antiguo operario de taladradora de Livonia, Nueva York, fue alcanzado en un punto en el que ningún hombre llevaba protección. Su aeroplano, el Jersey Bounce Jr., del 303.er Grupo de Bombardeo, los «Ángeles del Infierno», tenía dos motores acribillados y seguía hostigado por un enjambre de cazas germanos, que impactaron de lleno en el artillero de cola George Buske. Vosler estaba sentado al borde de la mesa de su compartimento de radio y disparaba su ametralladora por la escotilla superior cuando una bala explosiva le destrozó el arma cuando se inclinaba sobre ella. Se palpó donde deberían estar los ojos y sintió una masa húmeda de carne suelta. Vosler vio manar sangre por la retina de su ojo. Pensó que se lo habían sacado y estaba seguro de haber perdido buena parte del rostro. «Sabía que iba a morir –dijo tiempo después–. El miedo era intenso; es indescriptible el terror que sientes cuando comprendes que vas a morir y que no puedes hacer nada para impedirlo. Empecé a perder el control [...] y enloquecí por completo».[31] Sin embargo, con la misma rapidez que perdió los nervios, asumió una serena calma. Extendiendo la mano, musitó: «Llévame, Señor. Estoy preparado».

Cerca del mar del Norte, los cazas germanos se esfumaron. Se estaban quedando sin combustible, por lo que el piloto de la Fortaleza ordenó a la dotación arrojar por la borda todo lo prescindible. La radio de Vosler estaba fuera de servicio; así y todo, a tientas, con sangre corriendo por el rostro, logró repararla e instruir a los artilleros para sintonizar los diales al canal de emergencia. A continuación, hizo una llamada de socorro en la que informaba al Servicio de Salvamento Aire/Mar de que el Jersey Bounce Jr. iba a caer en el mar del Norte. A continuación, se desmayó.

Cuando volvió en sí, tomó una decisión. El avión caía con rapidez y ya no había nada que arrojar; pidió a los artilleros que le dejaran caer por la escotilla de escape sin paracaídas. Convencido de haber quedado desfigurado de por vida –ser un medio hombre– pensaba que «daba igual que me lanzaran o no». Sus compañeros se negaron.

Vosler cayó al gélido mar en la acribillada aeronave. «Cuando se detuvo, todos

saltamos por las escotillas y subimos a las alas –recordó el ingeniero de vuelo William Simkins–. Yo estaba en el ala derecha con Vosler. Ayudé a sacar a Buske. Seguía inconsciente. Lo pusimos sobre el ala y fuimos por el bote salvavidas […] Mientras lo hacíamos, Buske empezó a deslizarse por el ala en dirección al agua».[32]

Aferrado a la parte superior del fuselaje, con los ojos llenos de sangre, Vosler podía distinguir siluetas borrosas. «Sabía que Buske estaría en el agua en una fracción de segundo. Tenía que actuar. Por lo que salté y me agarré al mismo tiempo. Eché mano del cable de la antena que va de la parte superior de la cola hasta delante de la ventana del compartimento de radio de estribor. Recé para que aguantase […] pude agarrar a Buske por la cintura justo cuando iba al agua. Si el cable se hubiera roto, los dos habríamos acabado en el mar».[33]

Minutos más tarde, los marineros de un pesquero noruego rescataron a los aviadores. Esa noche, «Woody» Vosler sufrió terriblemente en el hospital de Great Yarmouth, pero, tal y como escribió Andy Rooney: «Los doctores piensan que Forrest Vosler podrá ver lo suficiente por un ojo, el derecho, para distinguir la Medalla de Honor del Congreso»,[34] que le iban a conceder por sus actos en el Jersey Bounce Jr.

En agosto, el presidente Franklin Roosevelt impuso la medalla a «Woody» Vosler en una ceremonia en la Casa Blanca. Acababa de recuperar la visión parcial de un ojo después de que los cirujanos le extirparan el otro. Vosler era el segundo miembro de los «Ángeles del Infierno» que recibía la medalla más importante de la nación al valor militar. El otro fue Jack Mathis, el texano que falleció en su visor de bombardeo sobre Vegesack en marzo de 1943.

Dos semanas después de que rescataran del mar a la dotación de Vosler, el 303.º celebró la segunda Navidad del grupo en Inglaterra. Fue un día triste. Casi todos los hombres estaban «sumidos en el recuerdo de épocas más felices».[35] Les habían pedido que no utilizaran los trenes para que así los soldados británicos y los trabajadores de la industria bélica pudieran regresar con más facilidad a casa. «Era una petición razonable –comentó un aviador–, porque no teníamos ningún lugar en especial al que ir».[36] Los hombres de Molesworth y otras estaciones aéreas de Inglaterra sí tenían algo por lo que estar agradecidos aquellas funestas Navidades: seguían vivos. «No figuro en el "¿Quién es quién?" –escribió John Comer en su diario–, sino en el "¿Quién sigue por aquí?"».[37]

Doolittle

El 5 de enero de 1944, los «Ángeles del Infierno» volaron a Kiel, una ciudad portuaria en el Báltico. Fue una misión típica: mucha acción, muchas bajas. Lo que la hizo especial fue que se trató de la última incursión organizada por el hombre que había construido la 8.ª Fuerza Aérea en Inglaterra. Con efecto al día

siguiente, el general Ira C. Eaker asumió el mando de las operaciones aéreas aliadas en el teatro del Mediterráneo. Lo trasladaron para hacer sitio en Inglaterra a su viejo camarada Carl Spaatz.

Spaatz volvió a Inglaterra junto con *sir* Arthur Tedder a trabajar con el general Eisenhower en la planificación del desembarco de Normandía. Tedder sería el jefe adjunto de Ike en el SHAEF (Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force, Cuartel General Supremo de la Fuerza Expedicionaria Aliada) y Spaatz recibió el mando de una nueva organización superior, la USSTAF (United States Strategic Air Forces in Europe, Fuerzas Aéreas Estratégicas Estadounidenses en Europa). Spaatz supervisaría y coordinaría las operaciones de la 8.ª y de la 15.ª Fuerzas Aéreas. En cierto modo, las Fuerzas Aéreas Estratégicas eran la vieja 8.ª con un nuevo vestido. Spaatz se estableció en su antiguo cuartel general de Bushy Park y nombró jefe de operaciones al antiguo comandante de bombarderos de Eaker, el general Frederick Anderson. Por otra parte, el Mando de Bombarderos de la 8.ª fue disuelto y la autoridad de las operaciones de bombardeo que despegaban desde Inglaterra quedó concentrada en manos del nuevo comandante en jefe de la 8.ª, el teniente general James H. Doolittle, que fue el jefe de operaciones aéreas de Eisenhower durante la Operación Torch y más tarde se hizo cargo de la nueva 15.ª Fuerza Aérea. El puesto de mando de Doolittle estaba en High Wycombe (Pinetree), donde Eake había establecido el cuartel general del Mando de Bombarderos de la 8.ª a su llegada a Inglaterra, en febrero de 1942. Para completar la reorganización, el general de división Nathan F. Twining fue trasladado del Pacífico Sur para asumir el mando de la 15.ª Fuerza Aérea.

La decisión del traslado de Eaker se había tomado el mes anterior. Eaker libró una furiosa campaña para conservar su puesto e incluso llegó a apelar a Eisenhower y Mashall. Le comunicaron que su nuevo destino era un ascenso, aunque en su fuero interno consideraba que le habían expulsado y que el responsable era «Hap» Arnold, su viejo amigo, mentor y coautor. Se tragó su orgullo e imploró a Arnold que reconsiderara su decisión. «Tras haber empezado con la 8.ª y organizarla para una misión principal en este teatro, sería descorazonador tener que dejarla justo antes del clímax».[38] Arnold replicó a Eaker de forma indirecta: le felicitó por su nuevo nombramiento.[39]

Aunque Arnold ejerció presión, fue Eisenhower quien tomó la decisión final. Quería a Spaatz en Londres para que le ayudara a planificar las operaciones aéreas del desembarco. Los dos habían trabajado juntos en el Mediterráneo en el apoyo aéreo a la infantería, una práctica «que no es […] muy conocida y que requiere hombres de cierta visión y amplio entendimiento para hacerla […] de forma correcta»,[40] escribió Eisenhower a Marshall para explicarle su decisión. Eisenhower, además, se sentía cómodo con Spaatz; le gustaba su buena disposición y su irónico sentido del humor. En cierta ocasión, le preguntaron cuál

era el secreto para hacer las cosas bien. Spaatz respondió: «Bebo buen *whisky* y consigo que otros hagan mi trabajo».[41] Sin embargo, Eisenhower sabía que Spaatz trabajaba tan duro como sus ayudantes.

Eisenhower era consciente de que Spaatz seguía creyendo que Alemania podía ser derrotada por medio del poder aéreo. En noviembre de 1943, en una reunión con el asesor más cercano al presidente Roosevelt, Harry Hopkins, que fue presenciada y grabada por el ayudante de Eisenhower, el capitán Harry C. Butcher, Spaatz insistió en que una campaña de bombardeos masivos de la 8.ª y 15.ª Fuerzas Aéreas contra los objetivos petrolíferos nazis, que pretendía poder lanzar cuando mejorara el tiempo, a principios de la primavera de 1944, paralizaría la maquinaria bélica germana, lo cual haría Overlord ni «necesaria» ni «deseable».[42] Con todo, Spaatz, al contrario que «Bombardero» Harris, era un jugador de equipo y Eisenhower confiaba en que diera pleno apoyo a cualquier plan de desembarco que diseñara el mando aliado. Por último, no tenía sentido mantener en el mismo teatro a dos hombres de las capacidades de Eaker y Spaatz. Esto hubiera sido un perjudicial desperdicio de talento.

Eaker no mostró resentimiento contra Spaatz, pero su íntima amistad con Arnold no sobrevivió a la controversia. Eaker sabía que Arnold había presionado mucho para que lo reemplazaran. Arnold quería un comandante más agresivo, que organizara más misiones y más ambiciosas, incluso con mal tiempo, y que tuviera más prisa por conseguir cazas de escolta de largo alcance. Arnold estaba particularmente furioso por la decisión de Eaker de lanzar en todo el mes de noviembre solo dos grandes misiones (de más de 500 bombarderos) contra Alemania. El 4 de diciembre, en la reunión de los jefes del Estado Mayor Combinado en El Cairo, Arnold hizo saber a Charles Portal y a otros su profunda insatisfacción con el rendimiento de Eaker. «La incapacidad de destruir objetivos –les dijo a los jefes– era consecuencia directa de no emplear una cantidad suficiente de aeroplanos. No se estaba lanzando sobre los blancos el tonelaje de bombas preciso para destruirlos, ni tampoco se estaba estableciendo una prioridad correcta de objetivos».[43]

Portal, amigo íntimo de Eaker, le avisó a este del descontento de Arnold con su rendimiento y trató de evitar su destitución, pero Arnold escribió a Eaker que no «veía la forma de hacer ningún cambio en las decisiones ya adoptadas».[44]

En una carta confidencial, de finales de febrero de 1944, Arnold explicó un motivo adicional por el que quería a Spaatz en Londres para encabezar las nuevas Fuerzas Aéreas Estratégicas Estadounidenses en Europa. Era su «deseo»,[45] le reveló a Spaatz, «emplazar a un comandante de aviación estadounidense en un puesto superior antes de la derrota de Alemania […] si usted no permanece en una posición comparable a la de [Arthur] Harris, no cabe duda de que la vencedora de la guerra aérea será, más que nadie, la RAF. La espectacular efectividad de sus devastaciones urbanas ha situado su contribución en un plano

tan elevado de la opinión popular que estoy teniendo muchas dificultades para mantener sus logros (mucho menos espectaculares para el público) en el papel adecuado, no solo en las publicaciones, sino, por desgracia, en los círculos del Ejército y la Armada y, de hecho, ante el mismo presidente. Por tanto, si nos centramos en el aspecto del reconocimiento de la aportación estadounidense a la victoria en la guerra aérea, considero que debemos tener un alto mando» implicado de forma directa, como lo estuvo Harris, en la planificación de Overlord. Arnold no necesitó recordar a Spaatz que el debate de posguerra a favor de una fuerza aérea independiente dependería de que el bombardeo estadounidense fuera considerado un factor decisivo en la derrota de Alemania.

Eaker nunca superó la humillación de que lo sustituyeran, ni tampoco el modo en que se lo notificaron: no fue una carta personal de Arnold, sino mediante un frío telegrama que le llegó, para su vergüenza, por los canales reglamentarios.[46] «Me sentí como el lanzador al que envían a la ducha durante un partido de la Serie Mundial»,[47]* le confesó a un amigo. El secretario adjunto de Guerra Robert Lovett escribió a Eaker para felicitarlo por su nuevo ascenso, aunque también «para compadecerle en privado por dejar a la 8.ª después de haber ayudado al bebé a superar el raquitismo, la difteria y el sarampión y justo en el momento en que se ha convertido en un joven y fuerte guerrero».[48]

Doolittle asumió el mando de una fuerza que disponía de veintiséis grupos de bombardeo pesado y dieciséis grupos de cazas. En un esfuerzo máximo, podía enviar una flota de 600 aeroplanos, 6000 hombres, más que un regimiento de infantería. Además de la 15.ª, también disponía del apoyo directo de la 9.ª Fuerza Aérea, a las órdenes de Louis Brereton, el comandante de la misión de Ploieşti. La 9.ª, una agrupación táctica de cazas y bombarderos medios fue retirada del Mediterráneo y reconstituida en Inglaterra con el fin de proporcionar apoyo a las unidades terrestres estadounidenses en la invasión de la Fortaleza Europa y, durante un tiempo, para dar escolta adicional a los aparatos pesados de Doolittle. En total, Doolittle contaba con unos 1300 bombarderos y 1200 cazas listos para la batalla.[49]

Heredó lo que pronto se convirtió en una de las maquinarias bélicas más grandes jamás reunidas, si bien se seguía enfrentando a numerosos problemas. Limitada por el mal tiempo, desde Schweinfurt la 8.ª no había podido organizar una incursión de penetración profunda y las bajas en combate seguían aumentando de manera peligrosa. En los seis meses precedentes, la 8.ª había perdido 64 de cada 100 dotaciones. Los expertos en estadística de la Fuerza Aérea informaron a Spaatz de que solo el 26 por ciento de las tripulaciones que iniciaban las operaciones en Inglaterra llegarían a completar veinticinco misiones. Dado que los reemplazos no llegaban en la cantidad que se había estimado, esto suponía una crisis, que Spaatz y Doolittle esperaban superar, aunque no encajando menos bajas, sino aumentando su contingente de una manera tan

extraordinaria que, de este modo, el *porcentaje* de pérdidas caería.[50] Tal es la brutal lógica de las guerras de desgaste.

Spaatz y Doolittle operaban bajo unas acuciantes limitaciones de tiempo. Con el desembarco programado para finales de mayo, tenían hasta el 1 de mayo, apenas tres meses, para ganar la supremacía aérea sobre el norte de Europa. Hacia esa fecha estaba previsto que la 8.ª Fuerza Aérea quedara bajo la autoridad directa de Eisenhower y que concentrara sus operaciones en el apoyo de la invasión terrestre y el avance desde las playas. Era un desafío de enormes proporciones, pero Jimmy Doolittle estaba a la altura del reto. Antiguo piloto de carreras, el «Rey del Cielo» era famoso por sus exhibiciones acrobáticas, aunque también por su profundo conocimiento de la ciencia de la aviación. En los años de entreguerras, ayudó a desarrollar dos de las armas que ayudaron a revertir el rumbo de la guerra aérea: el combustible de alto octanaje y el vuelo instrumental o «a ciegas».

Doolittle prosperó con el incipiente Servicio Aéreo del Ejército, donde estableció una sucesión de récords de velocidad y distancia para impulsar la campaña de «Billy» Mitchell a favor de un arma aérea independiente. En excedencia temporal del Ejército, asistió a las clases del MIT y fue uno de los primeros doctores estadounidenses en ingeniería aeronáutica. A continuación, fue a probar sus ideas revolucionarias en el cielo, donde expandió las fronteras de la aviación. En 1929 se convirtió en el primer piloto del mundo en ejecutar un aterrizaje a ciegas gracias a unos nuevos instrumentos que había ayudado a desarrollar. Con una cubierta sobre su cabina, que la hacía aún más negra que la noche que la envolvía, despegó, voló un rumbo prefijado y aterrizó sin novedad.

En la década de 1930 dejó el servicio militar activo y entró en la industria privada como gestor del departamento de aviación de la compañía petrolífera Shell. Además, dado que era comandante en la reserva y piloto de pruebas de los nuevos productos aeronáuticos de Shell, siguió siendo el piloto acrobático más celebrado del país y el aviador más famoso de Estados Unidos junto con Charles Lindbergh, además de un héroe para los miles de chicos que, en el futuro, sirvieron a sus órdenes en la 8.ª

En 1940, Doolittle volvió al servicio activo a la edad de 43 años. Dos años después, tras persuadir a varios ejecutivos de la industria automovilística para que convirtieran sus plantas en fábricas aeronáuticas, recibió la llamada de «Hap» Arnold que dio lugar al raid de Tokio, que le hizo famoso para siempre. De apenas un metro y sesenta y dos centímetros, y sesenta y tres kilogramos de peso, a sus 47 años, Jimmy Doolittle era un hombre decidido que atribuía a la práctica del boxeo haber podido dominar un temperamento rebelde. Cuando tenía 15 años y un peso de cuarenta y siete kilos, ganó el campeonato *amateur* de boxeo, en la categoría peso mosca, de la costa del Pacífico. Más tarde, enseñó a boxear a sus dos hijos, a los que les dijo que si alguna vez conseguían ganarle les compraría

un coche. «La última vez que peleé con mi padre, él me rompió la nariz y yo le partí dos dientes –rememoró su hijo John–. Lo consideró una victoria moral para mí porque él tuvo que pagar para que nos arreglasen a los dos».[51]

No obstante, en su trato con las personas, Doolittle recurría a la persuasión, no a la combatividad. «No necesitaba ni dos minutos y caías bajo su embrujo»,[52] contó uno de los miembros de la incursión de Tokio. «Doolittle era un gran comandante –añadió otro piloto de Tokio– porque tenía la combinación justa: era un líder firme y un hombre accesible».[53] En el norte de África voló con sus hombres para ganar su respeto y habría volado con las dotaciones de la 8.ª si no hubiera sido informado acerca de ULTRA y del Día D, dos de los mayores secretos de la guerra. Todo en su historia personal y en su conformación, su valor, experiencia de vuelo, el perfil directivo, la compasión por las dotaciones, el conocimiento técnico de aviones y de vuelo con mal tiempo, así como un aleccionador viaje de preguerra a Alemania para estudiar a la Luftwaffe, le dotaron para sus nuevas responsabilidades.

LA PRIMERA DECISIÓN DE JIMMY DOOLITTLE COMO JEFE DE LA 8.ª REVIRTIÓ el curso de la guerra aérea. Con Eaker, la misión de los cazas de escolta era mantenerse a escasa distancia de los bombarderos hasta que atacaran los cazas enemigos.[54] «Esta política me preocupaba –afirmó Doolittle– porque los aparatos de caza están diseñados para golpear a los aviones del enemigo. Los pilotos de caza, por naturaleza, son individuos combativos y están entrenados para ser agresivos en el aire. Sus máquinas están diseñadas para la acción ofensiva».[55] Doolittle quería que sus escoltas interceptaran a los cazas enemigos antes de que alcanzasen a los bombarderos y que ametrallaran los aeródromos de la caza enemiga y blancos de transporte durante el vuelo de regreso, así como en operaciones independientes. «Si se movía, podía volar o apoyar el esfuerzo bélico alemán, les ordené a mis pilotos que lo liquidaran allí mismo».[56] Spaatz estaba completamente de acuerdo, pues consideraba que la responsabilidad suprema de la 8.ª era la destrucción de la Luftwaffe en el aire, en sus aeródromos y en las fábricas aeronáuticas. La política de Eaker de atacar objetivos económicos vitales y obligar a la aviación germana a combatir no tenía sentido, argumentó Doolittle, si los cazas permanecían atados a los bombarderos.

La decisión de cambiar las cosas se tomó en la oficina del jefe del arma de cazas de la 8.ª, el general William Kepner. Al entrar en las oficinas de Kepner, Doolittle vio un cartel en la pared: «El primer deber de los cazas de la 8.ª Fuerza Aérea es traer de vuelta a los bombarderos».

«Bill, ¿a quién se le ha ocurrido esto?».

«El cartel ya estaba cuando llegamos», respondió Kepner.

«Quite de ahí esa maldita cosa –ordenó Doolittle– y ponga otro cartel que diga: “El primer deber de la 8.ª Fuerza Aérea es destruir cazas alemanes”».

«¿Me está diciendo que me autoriza a pasar a la ofensiva?», preguntó Kepner.

«Se lo estoy ordenando», respondió Doolittle tajante.[57]

Kepner estaba exultante. Había estado pidiendo a Eaker que le dejara dar rienda suelta a sus cazas y le gustaba en particular la idea de Doolittle de buscar y destruir a los cazas enemigos en sus aeródromos. Mientras Doolittle salía de la oficina de Kepner, oyó cómo su jefe de cazas rompía el cartel.

Más tarde, Adolf Galland afirmó que el día que los cazas de la 8.ª Fuerza Aérea pasaron a la ofensiva fue el día que Alemania perdió la guerra aérea.[58] En esa época, Hermann Göring ordenó a sus pilotos que evitaran a los escoltas estadounidenses y se concentraran en los bombarderos. Esto, dijo Galland, fue el «mayor error táctico»[59] de Alemania durante la guerra aérea. Hizo que sus pilotos perdieran agresividad y que desarrollaran un profundo miedo a los cazas estadounidenses, a los que evitaban siempre que podían.

Cuando Kepner dijo a un grupo de pilotos de caza que pasarían a la ofensiva lanzaron vítores. «[Pero] tan pronto como se anunció mi decisión a los grupos de bombardeo –recordó Doolittle–, sus comandantes vinieron a mí, solos o en grupo, a decirme, por supuesto con buenas palabras, que era un "asesino" y un "criminal". Les había privado de sus "pequeños amigos" y estaban seguros de que ahora sus formaciones de bombarderos serían liquidadas al por mayor».[60] Fue una «difícil decisión –admitió Doolittle–, [pero] a partir del momento en que la tomamos, empezamos a asumir el dominio del aire».[61]

Sin embargo, no sucedió de inmediato. A primeros de enero, tras asumir el mando de las operaciones aéreas en Inglaterra, tanto Spaatz como Doolittle, al igual que su predecesor, Eaker, quedaron limitados por la meteorología, que impedía el bombardeo estratégico de largo alcance para el que había sido creada la 8.ª Fuerza Aérea. Con las misiones canceladas con desesperante frecuencia y restos de bombarderos estrellados a causa del tiempo por toda Inglaterra, las tripulaciones también lo pasaron mal. En Ridgewell, una Fortaleza tuvo problemas al despegar en la oscuridad y se estrelló. La explosión pudo oírse a kilómetros de distancia. El capellán Brown ayudó a retirar de los restos de la nave los cadáveres repulsivamente carbonizados y, dos días más tarde, ofició el entierro de los diez aviadores en Madingley, el nuevo cementerio militar de la Fuerza Aérea, situado en una elevada loma boscosa con vistas a la Universidad de Cambridge. Brown, de pie ante los simples féretros de madera, escudriñó los rostros de los amigos de los muertos. Habían perdido a otros compañeros sobre Alemania, pero, cuales sombras, habían desaparecido sin dejar rastro. Estos hombres, en cambio, estaban próximos a descender a la fría tierra. «Las miradas en el semblante decían: "Este será mi fin. Aquí yaceré yo también" –escribió Brown–. Cuando vi esto en sus rostros, un escalofrío recorrió mi espalda».[62]

Incluso el imperturbable Carl Spaatz empezó a reaccionar a la presión. En dos ocasiones, a principios de enero, la cambiante meteorología isleña obligó a

Doolittle a ordenar el retorno a las bases a formaciones de bombarderos que volaban rumbo a sus objetivos. Doolittle temía que los aparatos, a su regreso, no pudieran tomar tierra por el mal tiempo. Cuando Spaatz supo que el cielo se había despejado de forma inesperada sobre Inglaterra después de que se abortara la segunda misión, tuvo un altercado con su jefe de bombarderos. «Me pregunto si tiene agallas para liderar una gran fuerza aérea –le reprendió–. Si no las tiene, buscaré a alguien que sí las tenga».[63] Cuando Doolittle trató de explicar que nunca se jugaría la vida de sus hombres en un «riesgo no calculado»,[64] Spaatz le hizo un gesto para que se retirase de la sala.

Pocos días después de la segunda cancelación, los dos comandantes volaron juntos en una gira de inspección a bordo del Boots, el B-17 personal de Spaatz. Cuando se acercaban al último de los aeródromos que planeaban visitar, el tiempo se volvió en contra y el piloto no pudo localizar el campo entre la espesa niebla. Vio un pequeño claro entre las nubes, descendió y empezó a volar a poca altura sobre granjas y aldeas hasta que halló un prado despejado donde tomar tierra. El aterrizaje fue muy accidentado y fueron derrapando hasta detenerse a escasos metros de un muro de piedra. Mientras los dos generales salían de la aeronave, Spaatz, con el rostro desencajado, le dijo a Doolittle: «Jim, ahora entiendo lo que quieres decir con riesgos no calculados».[65]

El Mustang

Una de las dos misiones de combate que anuló Doolittle tuvo lugar el 11 de enero. Fue solo una anulación parcial y los bombarderos que continuaron hasta sus objetivos fueron masacrados. Sin embargo, lo que pareció una gran victoria germana, en realidad fue un prometedor punto de inflexión para la 8.ª en su pugna por la supremacía de los cielos.

A las 05.30 h de la mañana de la misión, las luces se encendieron en el cobertizo de John Comer. Despertado de un sueño profundo, Comer oyó la lista de artilleros que volarían ese día: «Counce vuela en el 888 con Cline [...] Balmore vuela en el 912 con Crozier».[66] Jim Counce y George Balmore eran compañeros y buenos amigos de Comer desde hacía mucho, pero, esta vez, no volaría con ellos. Había completado su misión número veinticinco unos pocos días antes y esa mañana regresaba a Corpus Christi, Texas. Comer fue a la línea de despegue con Counce y Balmore para despedirlos. Un rápido apretón de manos y se fueron.

Alrededor de una hora más tarde, de pie en la estación de tren, Comer vio pasar a los bombarderos. Mientras la flota de Fortalezas y Liberator empezaba a agruparse bajo el amenazador cielo encapotado, Comer se preguntó si los muchachos deberían estar ahí arriba en un día como ese.

Los meteorólogos de la Fuerza Aérea sabían que sería una misión arriesgada.

Habían predicho unas pocas horas de tiempo despejado sobre el centro de Alemania, lo que permitió una pequeña oportunidad para que la 8.ª volara su primera misión de penetración en profundidad con protección de cazas contra objetivos de Pointblank. Uno de los pilotos que volaba con el 91.er Grupo de Bombardeo, la antigua unidad de Robert Morgan con base en Basingbourn, era Lester Rentmeester, criado en una granja de ganado cercana a Green Bay, Wisconsin. Dejó la facultad de ingeniería de la Universidad de Wisconsin para alistarse a la Fuerza Aérea y su avión llevaba el nombre de su nueva novia, Jeannie Marie. Era su primera misión.[67]

El objetivo general era el cinturón de producción de cazas, cuyas ciudades principales eran Brunswick, Halberstadt y Oschersleben. El blanco de este grupo, encuadrado en la 1.ª División, era un complejo fabril en Oschersleben que estaba produciendo más Focke-Wulf que ninguna otra planta en el Reich. En la reunión previa a la misión, se les comunicó a las dotaciones que habría una gran escolta de caza, pues no había duda de que la Luftwaffe despegaría con efectivos impresionantes para proteger objetivos situados a solo 140 kilómetros de Berlín. Los Thunderbolt y Lighting llevarían a los bombarderos a menos de 80 kilómetros de sus blancos y un único grupo de P-51 Mustang, el único disponible en Inglaterra en ese momento, cubriría a la formación líder sobre el objetivo.

El Mustang era el escolta de largo alcance que todo el mundo en la 8.ª había estado esperando. El mes anterior, un reducido número de Mustang empezó a escoltar bombarderos. La mayoría de las dotaciones de bombarderos no sabía casi nada del nuevo avión, salvo que era rápido y que mostraba una soberbia silueta en el cielo. Corrían rumores, sin embargo, de que estaba experimentando problemas mecánicos y que podría no estar a la altura del temido Focke-Wulf 190.

El Jeannie Marie completó su ascenso a través de las nubes e irrumpió en el azul. Había bombarderos desperdigados por todo el soleado cielo, algunos de ellos en dirección opuesta. El operador de radio envió un mensaje en código por Morse, con contraseñas secretas, para preguntar si la misión se había cancelado. La respuesta llegó a los pocos segundos: «Prosigan».[68]

En el cuartel general de la 8.ª Fuerza Aérea, en High Wycombe, Jimmy Doolittle observaba con inquietud el mapa meteorológico; altas nubes cargadas de lluvia avanzaban en dirección este, al otro lado del mar del Norte, en dirección a Berlín. Los cazas de escolta empezaron a regresar, incapaces de localizar a los bombarderos, y Doolittle emitió un mensaje para que retornasen la 2.ª y la 3.ª Divisiones. La división de cabeza, la 1.ª, a menos de 160 kilómetros del objetivo, no fue informada de que tendría que ir sola, con un poco de ayuda de una solitaria ala de combate de la 2.ª División, cuyo comandante hizo caso omiso de la cancelación.

Esa mañana de invierno, la Luftwaffe estaba dispuesta. En el sensacional complejo subterráneo de las afueras de Berlín, el «Teatro Lírico de Combate»,[69] el movimiento de la columna de bombarderos estadounidenses estaba siendo seguida sobre un enorme mapa de pared hecho de vidrio esmerilado. Con los bombarderos volando directos hacia Berlín, Galland despachó hasta el último caza disponible. Minutos más tarde, sus controladores observaron una agrupación de cazas enemigos sobre Oschersleben, en espera de la llegada de los bombarderos. Los alemanes quedaron consternados al ver que los cazas enemigos pudieran volar tan lejos y todavía disponer de fuel suficiente para un combate. Galland no quiso saber nada de ellos y envió a sus cazadores contra los Boeing.

Volando sobre los Países Bajos, la dotación de Lester Rentmeester cantaba y bromeaba para calmar los nervios. Entonces, se oyó un grito por el intercomunicador: «Bandidos arriba, a las diez en punto».[70] No menos de tres docenas de Focke-Wulf estaban sobre ellos en formación escalonada y empezaban a lanzarse en picado. Era el comienzo de seis horas de batalla.

Tras el primer asalto, hubo una breve pausa en la acción. Se hizo la calma en el avión; mientras, los tripulantes de la parte delantera observaban nerviosos un hervidero de cazas enemigos a kilómetro y medio de distancia que se disponía para lo que parecía el inicio de una carga suicida. Justo en ese momento, un P-51 Mustang llegó a toda velocidad por detrás de la formación enemiga y derribó a dos aviones alemanes, que se precipitaron envueltos en llamas. «Fue una completa sorpresa»,[71] recordó Rentmeester. Los cazas estadounidenses nunca habían combatido a la Luftwaffe tan en el interior de la patria. Aunque hoy no había suficientes Mustang. Cuarenta y nueve se habían separado entre las nubes, con lo que solo quedó uno para enfrentarse a no menos de treinta monomotores alemanes.

El piloto era el comandante James H. Howard, hijo de unos médicos misioneros en China. Después de tres años como piloto de portaaviones, a finales de la década de 1930 regresó a China –donde había nacido– para incorporarse al grupo de voluntarios estadounidenses de Claire Chennault, los «Tigres Voladores». En dieciocho meses de vuelo, en su mayor parte sobre Birmania, destruyó seis aeroplanos japoneses y fue derribado una vez. En 1942, después de que los «Tigres Voladores» se integraran en las Fuerzas Aéreas del Ejército de Estados Unidos, Howard obtuvo el rango de comandante. Llegó a Inglaterra la primera semana de noviembre con el 354.º Grupo de Caza, la primera unidad de la fuerza aérea en el teatro europeo equipada con los Mustang.

Por espacio de media hora, Howard ascendió y picó una y otra vez, dispersando aeroplanos alemanes que se disponían a caer sobre los bombarderos. En el transcurso de este *Blitz* personal, se le encasquillaron tres de sus cuatro ametralladoras, pero Howard siguió atacando con una sola ametralladora y se lanzó entre las formaciones de la Luftwaffe hasta agotar el combustible. El 401.er

Grupo de Bombardeo, foco del ataque germano, no perdió ni una sola aeronave. Cuando Howard aterrizó en Inglaterra, solo había un agujero de bala en su Mustang. Fue una de las mayores gestas de un piloto de combate en la guerra y le hizo ganar la Medalla de Honor, la única concedida a un piloto de caza en el teatro europeo.

Los pilotos de escolta estadounidenses tenían orden de no atacar al enemigo sin el respaldo de su ala. Pero «todo dependía de mí –afirmó Howard en una entrevista–. Había diez tripulantes en cada bombardero y no tenían a nadie que los protegiera».[72] Howard, delgado y discreto, solo reclamó dos derribos seguros y dos probables, aunque las tripulaciones de bombardero que presenciaron esta pelea unipersonal juraron que abatió a seis. «Había muchísimos por todas partes –le comentó Howard al reportero Andy Rooney–. Era una simple cuestión de dispararlos».[73]

Lo que fue una pequeña victoria para Howard fue una gran pérdida de la 8.ª Fuerza Aérea. Gracias a sus depósitos auxiliares, los cazas de la Luftwaffe podían mantener el contacto con los bombarderos más tiempo que antes. Fue uno de los combates más duros en el cielo. La 1.ª División reportó más de 400 asaltos individuales en tres horas y media. Los alemanes destrozaron la flota estadounidense y dejaron desperdigados por el paisaje nevado del Reich los esqueletos calcinados de sesenta bombarderos, las mismas pérdidas que el Jueves Negro. En dos de ellos yacían sepultados los cadáveres de Jim Counce y George Balmore.

John Comer lo supo tres días después, mientras preparaba sus petates en un centro de traslado antes de embarcar en el buque que le devolvería a Estados Unidos. Los dos aviones habían caído y no se observaron paracaídas. «Esa noche hizo un frío terrible, llovía –escribió Comer–. Caminé un largo rato sin rumbo bajo la lluvia, sin gorro ni impermeable, porque un hombre no llora delante de otros hombres».[74] Años más tarde, después de alistarse voluntario en la 15.ª Fuerza Aérea y volar otras cincuenta misiones de bombardeo, llamó a su primogénito James Balmore Comer.

DE VUELTA EN WASHINGTON, «HAP» ARNOLD SE IMPACIENTABA. ¿POR qué tan pocos bombarderos atacaban los blancos? ¿Por qué la 8.ª no asestaba «buenos golpes ganadores»?[75] Spaatz y Doolittle habían tenido un triste inicio, pero les animaba el rendimiento de los Mustang, que, hasta el momento, se habían anotado quince victorias sin sufrir ninguna pérdida. «Ese avión –manifestó el as estadounidense «Don» Salvatore Gentile– puso a los hunos contra las cuerdas».[76]

El tardío desarrollo del Mustang fue uno de los errores más flagrantes de la historia del poder aéreo estadounidense. Fue el avión del que la mafia de bombarderos afirmó que era imposible construir, un caza que podía volar tan rápido y tan lejos como los bombarderos sin perder sus características de

combate.

El mejor aparato de caza estadounidense de la guerra fue construido para los británicos y diseñado por un alemán que había trabajado para Willy Messerschmitt, cuyos Me 109 derribaron más aeroplanos aliados que ningún otro avión. North American Aviation Company asignó el diseño a Edgar Schmued, nacido en Alemania,[77] y la compañía entregó el aeroplano a la RAF en 1941. En ese momento, la Fuerza Aérea estadounidense mostró escaso interés por el modelo y solo adquirió dos ejemplares para hacer pruebas. Su poco potente motor Allison le hacía inadecuado para vuelo a gran altura, por lo que los británicos lo emplearon como caza táctico de baja cota. Impresionado por su rendimiento y por su estilizada estructura, el teniente coronel Thomas Hitchcock, agregado aéreo estadounidense en Londres, remitió a Washington en octubre de 1942 un memorando para comunicar la idea del teniente coronel Campbell-Orde, de la Unidad de Desarrollo de Combate Aéreo, de convertir al Mustang en un caza de gran altitud «cruzándolo con el motor Merlin 61»[78] producido por Rolls-Royce, que llevaba trabajando en ello desde junio. La modificación transformó a la aeronave en un sensacional avión de gran altura: una menuda y aerodinámica belleza que era más rápida, más ligera y más ágil que ningún otro aparato del arsenal nazi. De repente, la Fuerza Aérea de Estados Unidos se interesó por el Mustang; a finales de 1942, encargó a North American Aviation 2200 de estos híbridos anglo-estadounidenses. No eran suficientes, pero era un comienzo.

Schmued y sus ingenieros convirtieron al Mustang en un corredor de larga distancia gracias a un depósito de 320 litros en el fuselaje, junto con la plancha de blindaje situada tras el piloto.[79] Sin embargo, no fue hasta después de la incursión de Ratisbona-Schweinfurt cuando «Hap» Arnold mostró una repentina preocupación y ordenó que lo enviaran de inmediato a Inglaterra. Una vez empezaron a llegar los Mustang, Ira Eaker dudó de sus capacidades como escoltas y los asignó a la 9.ª Fuerza Aérea como cazas tácticos. Arnold lo cambió de inmediato e hizo que los Mustang de la 9.ª volaran en misiones de escolta de bombarderos controlados por el Mando de Cazas de la 8.ª Fuerza Aérea.[80] Desde ese momento, la 8.ª recibió de North American Aviation todos los Mustang que quiso. A partir de su primera misión de escolta a larga distancia, en diciembre, los P-51 portaron depósitos lanzables de 280 litros, uno bajo cada ala.[81] Equipados de este modo, podían completar vuelos de ida y vuelta hasta Berlín.

Seis meses después, modelos mejorados equipados con depósitos lanzables de 410 litros volaban hasta Polonia, un viaje de ida y vuelta de 2700 kilómetros, a velocidades cercanas a los 700 kilómetros por hora, a altitudes máximas de 12 000 metros y con seis ametralladoras de 12,7 mm.[82] Para el trabajo a baja altura podía cargar con un arsenal de cohetes y bombas de 910 kilogramos. Se habían revertido las posiciones de bombarderos y cazas: ahora, el nuevo reto era

incrementar el tamaño de los depósitos de combustible de los bombarderos, para poder dar a los «grandes amigos» el radio de acción de sus «pequeños amigos».

El Mustang fue el caza de la guerra con motor de pistón más destacado. En sus primeros tres meses de operaciones, se anotó tres veces más victorias por salida que los P-47 Thunderbolt y duplicaron a los P-38 Lightning. A finales de 1944, todos y cada uno de los grupos de caza de la 8.ª habían adoptado el Mustang, excepto el 56.º de Zemke.[83] El resto de Thunderbolt y Lightning fueron transferidos a unidades tácticas que se dispusieron de inmediato a bombardear puentes, aeródromos y trenes de suministro en el norte de Francia, en preparación del desembarco. Tras la invasión, estos aviones proporcionaron apoyo aéreo próximo a la infantería aliada. También se utilizaron Lightning desprovistos de armamento en misiones de foto reconocimiento a gran altura. En menos de un año, el Mando de Cazas de la 8.ª pasó a ser una fuerza compuesta casi en exclusiva por Mustang.[84] Finalizada la contienda, «Hap» Arnold admitió que «fue responsabilidad de la Fuerza Aérea»[85] que este avión de excelentes prestaciones no estuviera disponible antes.

«Masa contra masa»

La 8.ª Fuerza Aérea no pudo enviar una sola misión durante los diez días posteriores a la incursión de Oschersleben. El mal tiempo se prolongó hasta mediados de febrero, para desesperación de los planificadores de la Fuerza Aérea, impacientes por asestar el golpe masivo contra la industria aeronáutica germana que habían programado para principios de noviembre de 1943. Se trataba de la Operación Argument; diseñada por Eaker, preveía asaltos constantes y coordinados de las 8.ª y 15.ª Fuerzas Aéreas y del Mando de Bombarderos de Arthur Harris.[86] Eaker y Arnold estaban tan desesperados por destruir esos blancos vitales que hubieran enviado las misiones en 1943 sin escoltas de largo alcance. En realidad, la pésima meteorología fue una bendición inesperada, pues permitió a la 8.ª acumular casi 1300 aparatos de escolta, más de 300 de los cuales eran Mustang.

El objetivo de Argument era, nada menos, que la aniquilación de la Luftwaffe. La estrategia: hacerles morder el anzuelo y liquidarlos. Enviarían los bombarderos –el cebo– a destruir las fábricas aeronáuticas y, a continuación, masacrarían a los aeroplanos y pilotos que despegaran para defenderlas. Ira Eaker ya había intentado hacerlo antes. Pero, sin bombarderos suficientes para cumplir la tarea, y sin los Mustang, nunca pudo aplicar eso que los estrategas militares denominan el principio de «masa»: la aplicación de efectivos abrumadores. Tal había sido la estrategia estadounidense para ganar guerras desde que Ulysses S. Grant se impuso por desgaste a Robert E. Lee.

«Mi misión fue mucho más fácil que la de Eaker porque empecé a recibir más

bombarderos y […] cazas de largo alcance –relató Doolittle en una entrevista de posguerra–. Fue el Mustang el que me hizo quedar bien».[87] No obstante, Doolittle se enfrentaría a una oposición enemiga más contundente. Con sus defensas reforzadas por el despliegue en Alemania de casi un millar de cazas diurnos, el jefe de la caza alemana estaba en disposición de destrozar las columnas de bombarderos con ataques concentrados. Sería, predijo, un combate de «masa contra masa».[88] Mientras se disponía para el inminente enfrentamiento, Adolf Galland se hallaba ante la balanza de la historia, sin saber de qué lado se inclinaría.

La batalla comenzó la poco prometedora mañana del 20 de febrero de 1944. Nubes, hielo y remolinos de nieve recibieron a los aviadores camino de sus reuniones informativas. En los aeródromos, repostado y listo, esperaba el mayor contingente de ataque reunido hasta la fecha por la Fuerza Aérea estadounidense: más de un millar de bombarderos y casi 900 cazas. Con todo, muy pocos aviadores esperaban volar esa mañana. Incluso Spaatz, siempre tan agresivo, vacilaba. El día anterior, Eaker le había informado de que la 15.ª no podría participar en la apertura de lo que denominaron Semana Grande, la sucesión de batallas aéreas más brutal de toda la Segunda Guerra Mundial. La formación de Eaker iba a prestar apoyo de emergencia a las tropas aliadas confinadas en las playas de Anzio, Italia. Era una bandera roja para Spaatz, pero su adjunto de operaciones, el general Frederick Anderson, le presionó para que enviara a los bombarderos.

La Operación Argument era, en su mayor parte, un plan de Anderson conformado en estrecha cooperación con su asistente, el coronel C. Glenn Williamson, antiguo compañero de clase en West Point. Los dos estrategas aéreos eran opuestos físicamente, pero pensaban igual. «Anderson es alto, huesudo y ágil, de temperamento firme y con los pies en la tierra, buen conversador y de fácil sociabilidad –tal y como le describió un reportero de *Life*–. Alguien que no le conozca pocas veces podrá captar bajo su afabilidad el brillo de la determinación. Williamson es menudo y robusto, dado a largos periodos de mal humor. Sensato, erudito en los pormenores de su profesión, ecuánime, es uno de los teóricos más destacados de las Fuerzas Aéreas del Ejército».[89] Ambos hombres compartían su profunda devoción hacia las ideas del filósofogeneral de la antigua China Sun Tzu, del que una de sus máximas, «la oportunidad de derrotar al enemigo la brinda el propio enemigo»,[90] arroja luz acerca de la estrategia de la versión actualizada de Argument. Tras construir una magnífica infraestructura industrial para la producción de aparatos de caza, Alemania tendría que defenderla con arrojo. Esto arrastraría a la Luftwaffe a una encarnizada batalla de desgaste que la reforzada 8.ª Fuerza Aérea confiaba en ganar. Como vaticinó Sun Tzu, uno de los grandes puntos fuertes del enemigo iba a ser su perdición.

En octubre de 1943, cuando Anderson trazó su plan, propuso reducir la

producción de cazas germanos en un 75 por ciento en cuatro mazazos sucesivos.[91] Era una proyección descabellada. Así y todo, el retraso de cuatro meses por el mal tiempo le dio, sin esperarlo, una fuerza de cazas de largo radio de acción que le permitirían infligir daños de gravedad a la Luftwaffe por medio de ataques en el suelo y en el aire ejecutados con la nueva máquina ofensiva de doble punta –una agresiva falange de bombarderos y cazas– que Doolittle creó al dar rienda suelta a los escoltas.

En un principio, Anderson estaba dispuesto a perder no menos de dos tercios de sus dotaciones, 7000 hombres, un tercio del total de marines que cayó en la reconquista del Pacífico.[92] Con los escoltas, esperaba que las pérdidas fueran menos abrumadoras, aunque sin dejar de ser altas: un máximo de 200 bombarderos en el primer día de operaciones. Aunque era necesario, consideraba, correr ese riesgo; el éxito del desembarco y, con este, el de la misma guerra, dependía de la derrota de la Luftwaffe.

Había algo más en juego. Desde su llegada a Inglaterra, la 8.ª Fuerza Aérea había golpeado tres grandes sistemas de objetivos: instalaciones de reparación de submarinos, rodamientos de bolas y producción aeronáutica, pero no había logrado dejar fuera de combate a ninguno. «Vistos los resultados –redactó un reportero estadounidense–, el ataque diurno americano estaba en entredicho».[93]

Con el fin de golpear a Alemania con semejante dureza, Anderson necesitaba una suerte increíble, unas condiciones meteorológicas que rara vez se dan en los inviernos europeos.[94] La producción de cazas alemanes estaba concentrada en lo económico y dispersada en lo geográfico. Las principales plantas de montaje estaban organizadas en complejos industriales, cada uno de ellos con una fábrica principal de montaje rodeada de factorías menores que manufacturaban componentes. «La peculiaridad de tales complejos –como explicó Williamson– era que el flujo de producción podía trasladarse de una planta a otra en el interior del propio complejo, o a plantas de otros. Si dejaban fuera de combate la planta de montaje de un complejo, las herramientas y trabajadores se enviaban con rapidez a una segunda instalación y las fábricas satélites de componentes les suministraban allí. Un complejo era un gran pulpo. Tenían que eliminar todos los tentáculos para matarlo».[95]

De igual modo, los ataques estadounidenses del verano y el otoño anterior habían puesto en marcha un programa de dispersión. Algunos de los complejos más nuevos estaban emplazados en el centro y sur de Alemania y otros en Austria, Hungría y Polonia. Con sus blancos desperdigados por todo el Reich, y el imperativo del bombardeo visual, Anderson necesitaría al menos tres o cuatro días de tiempo despejado. Dado que muchas de las misiones serían al límite del radio de acción de los bombarderos, iban a ser vuelos largos, que requerían buena visibilidad tanto sobre los blancos al mediodía como en Inglaterra al final del día, cuando los bombarderos regresaran a la caprichosa meteorología británica.

Para aconsejarlo, Anderson localizó e hizo llegar en avión a Inglaterra a un excéntrico profesor, al cual le dio inmediatamente el rango de comandante. Su nombre era Irving P. Krick y era el jefe del departamento de meteorología de CalTech, además de tener un trabajo suplementario de gestión en un servicio de predicciones meteorológicas a largo plazo, entre cuyos clientes había cultivadores de fruta y estudios de Hollywood. Las teorías de Krick se basaban en la idea de que las «situaciones atmosféricas»[96] se repetían. «Una secuencia de fenómenos que produjeron en el pasado cierto tipo de tiempo, si se repiten, volverán a producir de nuevo el mismo tiempo».[97] En Inglaterra, Krick estudió los registros meteorológicos europeos del último medio siglo. El 18 de febrero, le comunicó a Anderson que se estaba preparando «una proyección que pintaba bien». A partir del día 20, un sistema de altas presiones se asentaría sobre el centro y sur de Alemania y es probable que durara de tres a cuatro días. ¡Eso era! Anderson, con aprobación de Spaatz, programó un esfuerzo máximo para la mañana del 20.

Anderson lo estaba apostando todo a la predicción de Krick, una de las tres que había recibido y la única que prometía cielos despejados sobre el corazón de Europa varios días seguidos a partir de la mañana siguiente. La noche anterior a la misión, los cielos estaban «estables» sobre Inglaterra y los aparatos de reconocimiento meteorológico eran unánimes en sus desalentadores reportes: no se preveía que se abrieran claros entre la capa de nubes. Anderson sabía que los despegues debían iniciarse antes del amanecer debido a los cortos días del invierno europeo y que el hielo causaría dificultades extraordinarias tanto a cazas como a bombarderos. «No era lo que consideraríamos una situación sin riesgos»,[98] recordó Jimmy Doolittle, que prefería posponer la misión. William Kepner, jefe de cazas, estaba de acuerdo, pero Anderson se mantuvo inflexible, aunque ello supusiera perder 200 bombarderos.[99] Esa noche, en Park House, Carl Spaatz permaneció pegado al teléfono oyendo con cara de póker las recomendaciones contradictorias de sus subordinados.[100] Tras una noche en vela, transmitió el mensaje a sus jefes de base: «Que despeguen».[101]

NOTAS

1 McCarthy, D., 1991, 71, 79-81, 88.

2 *Ibid.*

3 *Ibid.*, 82.

4 Comer, J., 1989 (1986), 179.

5 Tamaño del torrente de bombarderos: «Lecture on G.A.F., March 15, 1945», Cuartel general de las Fuerzas Aéreas Estratégicas de Estados Unidos en Europa, informe del 6 de abril de 1945, de una conferencia del *Oberstleutnant* Kogler acerca de la fuerza aérea alemana, 00217374, AFHRA; Murray, W., 1985, 22.

6 Halpert, S., 1997, 251. De los once Pathfinder en esta misión, seis llevaban H2X y cinco

H2S; *vid.* Thixton, M. J., Moffat, G. E. y O'Neil, J. J., 1998, 68. La 8.ª ya estaba experimentando con otros dos ayudantes de búsqueda británicos, Gee y Oboe, ambos dispositivos de navegación que dependían de haces transmitidos desde estaciones terrestres.
7 La 15.ª Fuerza Aérea: USSBS, *Weather Factors*, 20. Durante toda la guerra, la meteorología impidió que la 8.ª lanzara misiones el 25 por ciento de los días; el número de días no operativos para la 15.ª Fuerza Aérea fue del 37 por ciento.
8 Bombardeo a ciegas: Arnold a Spaatz, 5 de enero de 1944; Spaatz a Arnold, 10 de enero de 1944, Spaatz MSS.
9 Pérdidas de la Luftwaffe en 1943: Galland, A., 1973 (1954), 187; McFarland, S. L. y Newton, W. Ph., 1991, 135.
10 Murray, W., *op. cit.*, 223; McFarland, S. L. y Newton, W. Ph., *op. cit.*, 136. A finales de 1943, la Luftwaffe estaba perdiendo más aviones por accidentes y fuego antiaéreo amigo que por aviones enemigos. *Vid.* «German Airforce Losses in the West, September 1, 1943-December 31, 1943», 1945, K512.621 VII/148, AFHRA.
11 Defensa en profundidad: *Generalleutnant* Joseph Schmid, «Day and Night Aerial Warfare over the Reich», 15 de septiembre de 1943-31 de diciembre de 1943, 1954, vol. 1, «Luftwaffe Operations in the West», 1943-45, K113.107-158-160, AFHRA.
12 El antiguo Ejército romano: *vid.* Hanson, V. D., 2001, 111.
13 James S. Corum, «Defeat of the Luftwaffe, 1935-1945», en Higham, R. y Harris, S. J. (eds.), 2006, 213. Los mejores estudios en profundidad de la industria de la aviación alemana en los años anteriores e iniciales de la guerra son Corum, J. S., 1997, Homze, E., 1976 y Murray, W., *op. cit.*
14 El 400 por ciento: James S. Corum, *op. cit.*, 214.
15 Guerra de aniquilación: Para la estrategia estadounidense de aniquilación tipo Grant, *vid.* Weigley, R. F., 1973.
16 Entrevista con el general Spaatz, AFHRA.
17 Galland, A., *op. cit.*, 190.
18 *Ibid.*
19 Todas las citas en Novey, J., 1997, 128-129.
20 *Ibid.*
21 Bendiner, E., 1980, 244.
22 Smith, D. O., 1990, 61.
23 *Ibid.*
24 Conley, H. M., 2002, 210.
25 Trajes eléctricos: Rentmeester, L. F., otoño de 1990, 39.
26 Novey, J., *op. cit.*, 130.
27 Halpert, S., *op. cit.*, 106.
28 Grow, M. C. y Lyons, R. C., enero de 1945, 9.
29 Citado en Callahan, J. F. (ed.), 1947, 65.
30 Entrega de 13 000 trajes de *flak*: general de brigada Malcolm Grow, «The Use of Body Armor in Aviation During Wartime», abril de 1946, 141.282-6 II, AFHRA; Robinson, D. H., 1973, 180; Miller, M. J., marzo de 1985, 27-32.
31 Todas las citas proceden de O'Neill, B. D., 1999, 262-268 y Judd Katz, «Interview of Medal of Honor Recipients: Forrest L. Vosler, Gunter AFS», AL, 5 de marzo de 1986, K239.0512-1703, AFHRA. *Véase también* «Mission and Pro Reports, January through December 1943, 303rd Bombardment Group (H)», GP-303-HI, AFHRA. El informe de la misión del avión está reimpreso en Gobrecht, H. D., 1997, 298. *Véase también* Hutton, O. C. [Bud] y Rooney, A. A., 1944, 226.
32 *Ibid.*

33 *Ibid*.
34 Hutton, O. C. [Bud] y Rooney, A. A., *op. cit.*, 225-228.
35 Comer, J., *op. cit.*, 243, 249.
36 *Ibid*.
37 *Ibid*.
38 Eaker a Arnold, 9 de diciembre de 1943, Eaker MSS.
39 Réplica de Arnold: Arnold a Eaker, 18 y 21 de diciembre de 1943, Eaker MSS.
40 Eisenhower a Marshall, 25 de diciembre de 1943, en Chandler, A. D. (ed.), 1970, 1612.
41 Citado en Puryear, E. F., 2000, 269.
42 Butcher, H., 1946, 447-448.
43 Citado en Davis, R. G., 1993, 271. Eaker envió más de 600 bombarderos el 3 y 26 de noviembre de 1943.
44 Arnold a Eaker, 21 de diciembre de 1943, Eaker MSS.
45 Arnold a Spaatz, s.f. [Spaatz recibió la carta el 1 de marzo de 1943], 168.491 AF/CHO, microfilm reel A 1657, AFHRA.
46 Frío telegrama: Arnold al general Jacob Devers para Eaker, 18 de diciembre de 1943, Eaker MSS. *Véase también* la entrevista con el general Barney M. Giles, 1974, 98-99, K239.0512-814, AFHRA.
47 Eaker a James Fechet, 22 de diciembre de 1943, Eaker MSS.
48 Lovett a Eaker, 28 de diciembre de 1943, Eaker MSS.
49 Efectivos de la 8.ª Fuerza Aérea: McFarland, S. L. y Newton, W. Ph., *op. cit.*, 155; Doolittle, J. H. «Jimmy» y Glines, C. V., 1992, 354.
50 Bajas de la 8.ª Fuerza Aérea: Memorando para el jefe de personal del general Arnold, 27 de diciembre de 1943, Arnold MSS.
51 Entrevista con John P. Doolittle, Lou Reda Productions, Easton, PA. Para una excelente breve biografía de Doolittle, *vid*. Daso, D. A., 2003.
52 Ambas citas en Nelson, C., 2003, 33, 41.
53 *Ibid*.
54 Con Eaker: 8.ª Fuerza Aérea, «Minutes of General and Special Staff Meetings», 29 de noviembre de 1943, 520.141, AFHRA.
55 Citado en Spaatz a CG, 8.ª Fuerza Aérera, 11 de enero de 1944, Spaatz MSS.
56 «Jimmy Doolittle and the Emergence of American Air Power», entrevista de Colin D. Heaton, *World War II*, mayo de 2003, 50.
57 Doolittle, J. H. «Jimmy» y Glines, C. V., *op. cit.*, 352-353. Para la reacción de Kepner, *vid*. Davis, R. G., *op. cit.*, 302.
58 Alemania pierde la guerra aérea: Galland, A., *op. cit.*, 187, 206. Galland le atribuyó esta decisión a Spaatz, no a Doolittle. «Más tarde tuve la oportunidad de corregir a Galland», dijo Doolittle en una entrevista después de la publicación del libro de Galland. «Interview with Doolittle», s.f. AFHRA.
59 «Interrogation of General Galland», 168.6005-83, AFHRA.
60 Doolittle, J. H. «Jimmy» y Glines, C. V., *op. cit.*, 353; entrevista con el general James H. Doolittle, 24 de agosto de 1979, K239.0512-1206, AFHRA.
61 Entrevista con el general James H. Doolittle, 21 de abril de 1969, AFHRA; entrevista con el general James H. Doolittle, 24 de agosto de 1979, K239.0512-1206, AFHRA.
62 Brown, J. G., 1994, 280-281, 288; MacKay, R., 2000, 74.
63 Doolittle, J. H. «Jimmy» y Glines, C. V., *op. cit.*, 355.
64 *Ibid*.
65 James H. Doolittle, «Daylight Precision Bombing», en Parton, J. (ed.), 1989b, xv.

66 Comer, J., *op. cit.*, 263; AAF, vol. 3, 22.
67 Lester Rentmeester: Rentmeester, L. F., *op. cit.*, 38.
68 *Ibid.*, 41.
69 Galland, A., *op. cit.*, 203.
70 Rentmeester, L. F., *op. cit.*, 43.
71 *Ibid.*
72 Comunicado de prensa, 18 de marzo de 1995, a la muerte del general James H. Howard [http://www.Arlingtoncemetery.net/jhoward.htm].
73 Andrew Rooney, «Bombers Hail One-Man Air Force», *S&S*, 19 de enero de 1944.
74 Comer, J., *op. cit.*, 266-267.
75 Arnold a Spaatz, 24 de enero de 1944, 168.491, AFHRA.
76 Gentile, D. S. y Wolfert, I., 1944, 16.
77 Edgar Schmued: Wagner, R., 1990, 113.
78 AAF, vol. 6, 219.
79 Transformaciones de Schmued en Mustang: Furse, A., 2000, 229. Packard Motor Company fabricó los motores Merlin para los Mustang estadounidenses.
80 Órdenes de Arnold: Eaker a Arnold, 15 de octubre de 1943, Arnold MSS.
81 Depósitos lanzables: entrevista con el general B. M. Giles, 1 de octubre de 1966, K239.0512-779, AFHRA.
82 Vuelo a Polonia: Relato de la historia, Cuartel general, 8.ª Fuerza Aérea, febrero de 1944, 17,HD 520.02-5, AFHRA.
83 Rendimiento de combate del Mustang: «Combat Record P-47s, P-38s, P-51s in U.K., Nov., Dec.1943 and January 1944», 520.3108B V, AFHRA.
84 Fuerza completa de Mustang: Boylan, B. L., 1955, 44,99, 218-219.
85 Arnold, H. H., 1951, 376.
86 Operación Argumento: Murray, W., *op. cit.*, 226.
87 Colin D. Heaton, *op. cit.*, 50.
88 Galland, A., *op. cit.*, 205.
89 Charles J. V. Murphy, «The Unknown Battle», *Life*, 16 de octubre de 1944, 104.
90 Citado en *ibid.*
91 Octubre de 1943: Charles J. V. Murphy, *op. cit.*, 104.
92 Preparado para las pérdidas: Moody, W. S., verano de 1994, *passim*.
93 Charles J. V. Murphy, *op. cit.*, 102.
94 *Ibid.*, 107.
95 *Ibid.*
96 *Ibid.*
97 *Ibid.*
98 Doolittle, J. H. «Jimmy» y Glines, C. V., *op. cit.*, 366; AAF, vol. 3, 32.
99 Kepner accede: Davis, R. G., *op. cit.*, 322.
100 Park House: Hansell, H. S., 1972, 181; Davis, R. G., *op. cit.*, 322.
101 AAF, vol. 3, 33, 31.

* N. del T.: La Serie Mundial es la serie final anual de las Grandes Ligas (*vid*. N. del T. en el Prólogo) de béisbol. Se juega entre los campeones de las ligas Nacional y Americana durante el mes de octubre tras la temporada para consagrarse como el mejor equipo en este deporte.

CAPÍTULO 10

CIELOS LIBERADOS

Una guerra es una serie de catástrofes que da lugar a una victoria.

Georges Clemenceau

Amanecer del 6 de junio de 1944

Entre la bruma gris que antecede a la primera luz del día, mientras la flota de invasión aliada se aproximaba a la costa francesa, las dotaciones de los bombarderos estadounidenses avistaron por debajo de ellos una solitaria Fortaleza que volaba en círculos. En el asiento del copiloto iba el general Laurence Kutler, enviado por el general «Hap» Arnold a observar en persona las operaciones del Día D. Larry Kuter, flaco y problemático, era uno de los arquitectos del AWPD-1, el plan maestro del bombardeo estratégico diurno sobre Alemania. A finales del verano de 1942, fue enviado a Inglaterra a ejecutar el plan en calidad de jefe de la 1.ª Ala de Bombardeo de la 8.ª Fuerza Aérea.

Durante el otoño y el invierno siguientes, Kuter lanzó un fútil ataque tras otro contra los inexpugnables refugios de los *U-boote* germanos en la costa de Bretaña. A continuación, lo enviaron al Mediterráneo, al escenario de la Operación Torch, y, de ahí, a Washington, a servir como planificador jefe de operaciones de combate de Arnold. Cuando dejó Washington, a principios de 1943, la Luftwaffe dominaba los cielos del continente y el futuro del bombardeo diurno parecía estar en entredicho. En ese momento, Kuter esperó a que el sol confirmara su corazonada de que los cazas germanos no supondrían peligro alguno para la inmensa operación anfibia que estaba a punto de iniciarse.

En vísperas del desembarco, el general Eisenhower aseguró a sus tropas: «Si ven aviones de combate sobre ustedes, son nuestros».[1] Ni él ni ningún otro comandante aliado expresó en voz alta su mayor inquietud: que Hitler había acumulado en el interior del Reich centenares de cazas para una furiosa

contraofensiva que arrojara a los invasores al mar. Incluso Carl Spaatz, aunque estaba seguro de que sus efectivos habían causado serios daños a la Luftwaffe, esperaba –al igual que Eisenhower– «una enardecida oposición aérea».[2]

«Estuve pensando –recordó Kuter– que si yo fuera el oficial de operaciones alemán y la Providencia me hubiera prometido que podría escoger con qué meteorología desplegar mi defensa, aquellas serían las condiciones que habría elegido. Un denso banco de nubes cubría la costa de Normandía y se extendía hasta el centro del canal de la Mancha […] un escondite perfecto para los aviadores germanos. Podían picar desde la espesa capa de nubes y lanzarse sobre el abarrotado canal de la Mancha, bombardear o ametrallar cualquier buque y ascender de regreso a los cúmulos protectores en cuestión de segundos. Podrían ir y volver antes de que nadie pudiera apuntar un arma o que nuestros miles de cazas lograran interceptarlos. Estaba inquieto […] más de lo que quisiera admitir. El banco de nubes podría estar repleto de alemanes. ¿Alguna vez había habido un blanco semejante […] 4000 buques en un frente de 30 kilómetros?».[3]

En el momento en que los lanchones de desembarco cargados de tropas se dirigieron hacia las playas en medio de la fuerte marejada, la inquietud del general Kuter desapareció. El aire estaba repleto de cazas aliados y «columnas de Fortalezas Volantes se extendían hasta Inglaterra, tan lejos como alcanzaba la vista».[4] No había ni rastro de cazas germanos. El «huno nunca se presentó –escribió Kuter–. No podía, porque ya no le quedaba nada».[5]

En este día decisivo para el mundo, la Luftwaffe voló menos de 250 salidas contra la fuerza de desembarco más poderosa jamás reunida hasta aquel momento.[6] La batalla de la infantería –la ruptura desde las playas y la lucha por expulsar al enemigo de Normandía– no se ganó hasta siete semanas más tarde. Sin embargo, el dominio del cielo se había asegurado con anterioridad, durante seis semanas de devastadores combates aéreos.

«Billy» Mitchell y Giulio Douhet veían en el poder instantáneo y desmoralizante de la guerra de bombarderos una alternativa humana a la lenta masacre de la guerra de trincheras. Pero las batallas aéreas de los meses anteriores al Día D tuvieron un coste inimaginable en hombres y aeroplanos. No obstante, al contrario que las mortales batallas de desgaste de la guerra anterior, esos combates aéreos fueron rápidos y decisivos y limpiaron los cielos del norte de Europa para el bombardeo estratégico al estilo de Kuter que aplastó la maquinaria industrial germana en el año final de la contienda.

La Semana Grande

La primera de esas intensas batallas empezó la fea mañana de febrero en la que Carl Spaatz dio orden de iniciar la Semana Grande, una campaña de seis días que se combatió sobre toda Europa occidental, desde el mar del Norte al Danubio, de

París a Polonia. El objetivo del primer día era el bastión hitleriano de producción de cazas: las enormes plantas de ensamblaje y producción de componentes de la zona de Brunswick-Leipzig, en el centro de Alemania, unos 130 kilómetros al sur de Berlín. El tiempo comenzó a despejarse y dio paso a una atmósfera diáfana en el momento en que la columna de bombarderos entró en el espacio aéreo germano, tal y como había predicho el excéntrico meteorólogo de Anderson. En cabeza del convoy de 800 interceptores plateados iban los Thunderbolt de la «Manada de Lobos» de «Hub» Zemke, equipados por primera vez con depósitos ventrales de 560 litros que les permitieron penetrar hasta cerca de Hannover, a casi 650 kilómetros de su base de Halesworth. «Alcanzamos a los bombarderos y tomamos posición en el lado izquierdo de la formación, a 6700 metros –rememoró Francis «Gabby» Gabreski, un hijo de inmigrantes polacos de Oil City, Pensilvania–. Todo estuvo tranquilo hasta que nos retiramos; estábamos a unos 50 kilómetros al oeste de Hannover».[7] En ese momento, vieron por debajo de ellos una formación de cazas nocturnos bimotores, Messerschmitt Bf 110, y el escuadrón de Gabreski «se lanzó a por ellos». Solo escapó indemne un caza alemán antes de que Gabreski volviera a formar su escuadrón para el largo trayecto de retorno. Sus Thunderbolt se anotaron 18 de las 61 victorias acreditadas ese día a los cazadores estadounidenses.

La táctica era tan importante como la tecnología. Antes de que Doolittle ordenara dar libertad a los escoltas, los interceptores de la Luftwaffe solían reunirse a alturas inferiores, pues sabían que allí estarían seguros mientras los cazas estadounidenses permanecían más arriba, pegados a los bombarderos. El 20 de febrero, los pilotos adversarios fueron sorprendidos y masacrados y el 56.º Grupo de Caza de Zemke no perdió ni un solo aeroplano en una región del Reich que sus pilotos no tardaron en llamar Happy Hunting Ground, el cazadero feliz.[8]

Esa noche, en Park House, Spaatz, Anderson y Williamson aguardaron la llegada de los informes de misión vía teletipo. Esperaban elevadas pérdidas. «Los reportes llegaron durante toda la noche –contó Williamson–. Un grupo tras otro informó de no haber sufrido pérdidas, o apenas uno o dos aparatos. No podíamos creerlo».[9] Cuando el teletipo dejó de teclear, los comandantes calcularon el coste: 21 bombarderos y 4 cazas […] 214 de los casi 11 000 hombres que volaron la misión. Los alemanes perdieron 153 cazas. Spaatz estaba eufórico, «en la cresta de la ola más alta que jamás haya cabalgado»,[10] afirmó Williamson.

A pesar de ello, los hombres que libran las batallas lo ven de forma diferente que los generales de la retaguardia. «Para el general sentado ante los mapas […] los informes de bajas son alentadores –escribió el novelista y veterano de la Segunda Guerra Mundial Irwin Shaw–. Para el hombre sobre el escenario, las bajas nunca son alentadoras. Cuando le alcanza el fuego, o al hombre que está a su lado […] es inconcebible creer que exista un hombre que […] pueda reportar

[…] que todo está yendo conforme al plan».[11]

Para los tres aviadores estadounidenses que ganaron la Medalla de Honor el 20 de febrero, nada fue conforme al plan. Las suyas fueron historias individuales superlativas de la Semana Grande, relatos de heroísmo épico y sacrificio solidario. En un día en el que los jóvenes solo podían crecerse o amilanarse, ellos se mantuvieron firmes.

En el momento en que una Fortaleza sin nombre del 305.º Grupo de Bombardeo abandonaba los cielos de Leipzig, se lanzó sobre ella más de una docena de cazas enemigos. El fuego de cañón alcanzó a ocho tripulantes, uno de los motores se incendió y un proyectil atravesó el parabrisas derecho y estalló en la cara del copiloto; lo mató al instante. Cayó hacia adelante, con todo su peso sobre la palanca de control del bombardero, que se precipitó en un súbito picado. El piloto, el teniente William R. Lawley, herido de gravedad en rostro y cuello, pugnó por sacar a su amigo muerto de los controles con la mano derecha, mientras con la izquierda trataba de salvar al bombardero del precipitado descenso. Tenía que pilotar la aeronave a ciegas: el parabrisas y los controles estaban cubiertos de sangre y restos. Cuando al fin logró recuperar el bombardero de una caída casi vertical de 3000 metros, observó que el motor dañado seguía en llamas. Tras estabilizar el aparato, ordenó a la tripulación que saltara en paracaídas, pues temía que estallara, pero el bombardero, el teniente Harry Mason, informó de que dos artilleros estaban malheridos y que no era posible moverlos. Uno de los tripulantes saltó, pero Lawley tomó el intercomunicados y anunció que trataría de llevar al bombardero de vuelta a la base. Inglaterra estaba a casi cinco horas de vuelo, pero no veía otro modo de salvar a los dos artilleros heridos. Al resto de la dotación le dio una segunda oportunidad de saltar, pero decidieron quedarse con Lawley y sus compañeros semiinconscientes.[12]

Lawley tenía una conmoción y sufría hipotermia por el viento helado que se colaba con furia a través del parabrisas destrozado, estaba lívido y deliraba y perdió la consciencia varias veces. Harry Mason ató el cuerpo del copiloto al respaldo de su asiento con un abrigo y se quedó entre los asientos de la cabina para reanimar a Lawley y ayudarlo con los controles. Cuando alcanzaron Inglaterra, volaban a apenas 500 metros con un solo motor. Tras pasar de largo del primer campo que pudieron distinguir entre la oscuridad y la lluvia, Lawley avistó una pista de cazas canadienses e intentó bajar el tren de aterrizaje. Estaba atascado. La Fortaleza aterrizó de panza sobre la pista de cemento; el vientre expuesto provocó una lluvia de chispas que semejaba una tempestad de fuego. Toda la tripulación fue rescatada con vida de los restos del aeroplano, aunque los dos artilleros malheridos quedaron discapacitados de por vida.

Tras la guerra, William Lawley se mantuvo en contacto con su dotación. En 1999, uno de sus artilleros, Ralph Braswell, fue a visitar a Lawley a su casa de las afueras de Montgomery, Alabama, poco antes de que falleciera. «Tenía artritis –

relató Braswell–, pero, después de estrecharnos las manos, le dije: "Son hermosas. Me salvaron la vida"».[13]

Esa tarde, hubo cinco aviadores más de la misión de Leipzig que fueron salvados por dos compañeros, el sargento mayor Archibald Mathies y el teniente Walter E. Truemper. Cerca del blanco, Carl Moore, artillero dorsal de la Fortaleza Ten Horsepower, del 351.er Grupo de Bombardeo con base en Polebrook, avistó dos Me 109 que iban directos hacia ellos. Segundos después, un proyectil de cañón estalló en la carlinga y decapitó al copiloto, Ronald Bartley, y dejó fuera de combate al piloto, C. Richard Nelson. Los cuerpos mutilados de ambos pilotos se dejaron caer con todo su peso sobre las palancas de mando y, en un espeluznante paralelismo, el Ten Horsepower se precipitó en el mismo picado que estuvo a punto de liquidar la Fortaleza de William Lawley. La fuerza centrífuga creada por la rotación inmovilizó a todos los supervivientes. «Durante los siguientes minutos fue como estar dentro de una peonza. Nos lanzó contra el fuselaje y nos dejó clavados. No podíamos movernos»,[14] explicó el artillero lateral Russell Robinson. Carl Moore logró arrastrarse por el suelo y entrar por la estrecha abertura entre los asientos de los pilotos. El fortísimo viento que entraba por la ventana rota le hizo retroceder. Hizo acopio de todas sus fuerzas y avanzó. Contempló horrorizado la carnicería de la carlinga: la cabeza de Bartley estaba en el suelo y Nelson tenía seccionado el lado derecho de la cara. Convencido de que Nelson estaba muerto, Moore agarró ambas palancas, una con cada mano, y luchó con los codos para aguantar el peso y la presión de los cuerpos de los pilotos. Tras un descenso de casi 5000 metros, con cazas enemigos que los martilleaban mientras ganaban velocidad, sacó al aeroplano del picado de forma tan repentina, dijo uno de los heridos, el operador de radio Thomas Sowell, «que sentí como si me fueran a salir los ojos por los pómulos».

En este punto, el navegante Walter Truemper, en la vida civil un contable de Aurora, Illinois, logró llegar hasta la cabina y Moore le entregó los mandos de la aeronave. Pocos minutos más tarde, Archie Mathies, nacido en Escocia y minero de carbón en Pensilvania, con apenas unas pocas horas de vuelo, salió de la torreta ventral y se reunió con Truemper en la carlinga. Los dos hombres, agazapados en la estrecha abertura entre los asientos, pensaron qué hacer. Con las manos manipularon los pedales de alerones y el timón de profundidad, que estaban en el suelo, y lograron mantener al bombardero en el aire. Otros tripulantes sacaron el cuerpo de Bartley del asiento derecho y lo colocaron en el pasaje bajo la cabina. Truemper le entregó los mandos a Mathies y, cuando desaparecieron los cazas de la Luftwaffe, bajó al morro a trazar el rumbo de retorno a Inglaterra. El bombardero había saltado en paracaídas después de largar las bombas. Sin embargo, con los cuatro motores funcionando bien, el resto de la tripulación decidió quedarse en el aeroplano.

El vendaval helado de la carlinga imposibilitaba que Mathies o Truemper pudieran manejar el timón más de unos pocos minutos cada uno. Establecieron una rotación; Mathies completó la mayor parte de relevos y ambos se comunicaban por gestos a causa del estruendo del viento. La dotación trató de desplazar a Nelson para que Mathies pudiera ocupar el asiento izquierdo, lejos de la ventana acribillada, pero, de repente, se detuvieron: Nelson no estaba muerto, aunque su vida pendía de un hilo.

A su llegada a Polebrook, Truemper se comunicó por radio con la torre de control: «El copiloto está muerto. Creemos que el piloto está muerto. El bombardero ha saltado. Soy el navegante, el único oficial a bordo. ¿Qué debemos hacer?». Truemper manifestó que Mathies creía que podía aterrizar el aeroplano y el coronel Eugene Romig, jefe de la base, lo autorizó. En su primer intento, Mathies hizo una aproximación demasiado alta y errática –el cansancio y el frío habían embotado sus reacciones–, por lo que Romig le ordenó volver y hacer que la dotación saltara en paracaídas sobre el campo. El último en hacerlo fue Carl Moore. Tras estrechar las manos de Mathies y Truemper, mostró a sus amigos el pulgar hacia arriba y desapareció por la puerta posterior del avión.

Mientras la dotación saltaba, Romig y el comandante Elzia Ledoux, un jefe de escuadrón, embarcaron en un B-17 y despegaron para volar junto al Ten Horsepower y ayudarlo a aterrizar dando a Mathies instrucciones por radio. Este volaba de forma caótica, alternaba ascensos y picados, de modo que no pudieron acercarse lo suficiente para ser de ayuda. Después de un segundo intento fallido de aterrizaje, Romig le dijo a Mathies y a Trumper que dirigieran el bombardero hacia el mar, que pusieran el piloto automático y que saltaran. Los dos hombres replicaron que el piloto seguía vivo y que no era posible moverlo. No iban a abandonarlo.[15]

Tras un aterrizaje fallido en un campo próximo, el Ten Horsepower se salió de la pista y se estrelló. Mathies y Truemper perecieron al instante y recibieron a título póstumo la Medalla de Honor. El piloto herido por el que habían muerto al intentar salvarle les sobrevivió, aunque apenas una hora más. Carl Moore, el último hombre que vio a sus tres compañeros muertos, fue condecorado con la Cruz por Servicios Distinguidos. Después de la guerra, Pittsburgh Coal Company renombró una de sus minas en honor de Archie Mathies, el artillero de Stonehouse, Escocia, que trabajaba con su padre en una veta bituminosa en Liberty, Pensilvania, antes de protagonizar una muerte heroica en su segunda misión de combate de la guerra.

Las pérdidas de la 8.ª Fuerza Aérea experimentaron un incremento alarmante durante los cinco días siguientes de la Semana Grande. No menos de 226 de sus aparatos pesados cayeron sobre el Reich, casi el 20 por ciento de todo el contingente disponible. Las bajas de la 15.ª fueron equivalentes. En 1942, un

porcentaje de pérdidas similar hubiera dejado fuera de combate a la formación de Eaker. Ese año, Laurence Kuter y sus colegas de planificación ¡estimaron que la 8.ª no perdería más de 300 bombarderos sin escolta en toda la guerra aérea! Sin embargo, en 1944 se había convertido en una fuerza aérea veterana y rica en aeroplanos, dotada de un nuevo espíritu y dispuesta a soportar un número terrorífico de bajas. Y ahora, por primera vez, estaba segura de estar ganando, pues había hallado y explotado un punto débil vulnerable en la economía bélica de Alemania.[16]

Frederick Anderson, el jefe de la planificación de la Semana Grande, estaba convencido de que la 8.ª y la 15.ª Fuerzas Aéreas, operando por primera vez en estrecha colaboración, y coordinadas con los bombarderos nocturnos británicos, habían asestado tal golpe paralizador a la producción de cazas nazis que la había llevado al borde de la «extinción final».[17] Estaba equivocado. Durante la Semana Grande, lanzaron 10 000 toneladas de explosivos sobre dieciocho centros de producción de fuselajes y rodamientos, entre los que se incluían, una vez más, Ratisbona y Schweinfurt. Equivalía, más o menos, al tonelaje total lanzado por la 8.ª Fuerza Aérea en todo su primer año de operaciones. La RAF también tuvo mucho peso, pues dejó caer un tonelaje aún mayor que el de los estadounidenses. Así y todo, esta ofensiva a ultranza les supuso a los alemanes una demora de apenas dos meses de producción aeronáutica.[18]

Hacia el verano de 1944, la producción de cazas de Alemania alcanzó su máximo en toda la guerra, en parte, a causa de la Semana Grande. Con la aprobación de Hitler, la responsabilidad de la producción pasó del Ministerio del Aire de Göring, de escandalosa incompetencia, a una agencia especial perteneciente al Ministerio de Armamentos y Municiones de Albert Speer. Este puso a uno de sus gestores expertos, Karl Otto Saur, a cargo de un programa acelerado de dispersión industrial. A finales de 1944, las plantas de Alemania, más pequeñas y ocultas con gran ingenio, estaban produciendo más cazas al mes que antes de la Semana Grande. La inteligencia aliada nunca descubrió estas plantas entre los bosques y, de todos modos, hubiera sido imposible alcanzarlas desde 6000 metros de altura.[19]

La segunda parte de la estrategia de Anderson funcionó de maravilla. La Luftwaffe despegó para proteger sus fábricas aeronáuticas y perdió más de un tercio de sus cazas monomotores y algo mucho más esencial: el 18 por ciento de sus pilotos de caza.[20] Además, el bombardeo de las plantas de ensamblaje produjo algunos resultados significativos a largo plazo. Las cifras de producción de aviones habrían sido más impresionantes aún de no haber bombardeado las plantas. Y en los meses siguientes, la dispersión le supuso a la industria retrasos perjudiciales. En esas fábricas de menor tamaño se producían aviones a un ritmo mucho más lento que en las grandes plantas fabriles, mucho más racionalizadas. La dispersión, además, hacía que las fábricas fueran mucho más dependientes del

transporte ferroviario; los trenes que acarreaban piezas y componentes no tardaron en convertirse en suculentos blancos para los cazas estadounidenses.[21] En última instancia, la dispersión «se derrotó a sí misma».[22] Cuando, a finales de 1944, el sistema de transportes alemán quedó diezmado por los bombardeos y ametrallamientos aéreos, fue imposible mantener las plantas de ensamblaje final abastecidas de piezas con las que producir aviones completos. La Semana Grande, sobrevalorada en la época por los líderes de la 8.ª Fuerza Aérea, e infravalorada por los historiadores posteriores, no fue ni una victoria ni una derrota de los estadounidenses. No fue más que el choque inicial de la que fue la batalla aérea más prolongada y decisiva de la Segunda Guerra Mundial.

Berlín

El segundo asalto fue Berlín, la sexta ciudad más grande del mundo y la mayor potencia económica y comercial en el continente europeo, con casi todas sus industrias entregadas a la producción bélica. Otro objetivo que la Luftwaffe se vio obligada a defender.

Arthur Harris se dedicó todo el invierno a ejecutar una campaña de fuego y devastación contra Berlín con bombardeos indiscriminados y encajando pérdidas intolerables contra las unidades de combate nocturno de Alemania, que se habían reanimado de forma repentina. El esfuerzo estadounidense fue diferente. Los principales blancos fueron industriales, entre los que destacaba el colosal complejo fabril de rodamientos de Erkner, en los suburbios de la capital. Los bombarderos servirían sobre todo de cebo para obligar a la Luftwaffe a entablar combate.

Además, habría nuevas tácticas. En el pasado, cada gran misión de bombardeo emprendida por la 8.ª incluía complejas incursiones de distracción para confundir a los defensores. Esta vez no habría engaños ni fintas. Los comandantes estadounidenses enviarían a los bombarderos por rutas predecibles. Situarlos en un riesgo extremo formaba parte del plan. Con la llegada a Inglaterra, poco después de la Semana Grande, de un alto número de Mustang de largo alcance, Anderson, un implacable defensor de la guerra total, ardía en deseos de pelear. Prepárese para encajar pérdidas desorbitadas, advirtió a «Hap» Arnold a finales de febrero. La 8.ª golpearía «fuera cual fuese el coste».[23]

Justo en el momento en que las bajas empezaron a dispararse, las tripulaciones de bombarderos recibieron una nueva dosis de malas noticias. Por insistencia de «Hap» Arnold, el general Doolittle extendió los turnos de servicio de veinticinco a treinta misiones (y más tarde a treinta y cinco).[24] ¿Por qué enviar a casa a dotaciones, pensaban, cuando habían alcanzado su máxima eficiencia? La decisión convirtió a Doolittle en un hombre muy odiado en las bases de bombarderos. «Volamos las veinticinco primeras por Estados Unidos y las cinco

siguientes por Jimmy», se quejaban las tripulaciones.

La Semana Grande sometió a los hombres a una terrible tensión. Fueron «las píldoras las que hicieron que muchos tipos aguantaran –afirmó el artillero-operador de radio Laurence «Goldy» Goldstein–, píldoras para hacerlos dormir, píldoras para mantenerlos despiertos, píldoras para matar la depresión».[25] Si los cirujanos de vuelo se negaban a dárselas, algunos las robaban. Para los muy desesperados estaba la morfina, muy fácil de obtener de los kits de primeros auxilios.

La primera misión a Berlín estaba programada para el 2 de marzo, aunque Doolittle la descartó porque las densas nubes sobre el objetivo harían impreciso el bombardeo. Anderson estalló. «No importa si Berlín está nublado. La batalla aérea resultante provocará desgaste, que es más importante que cualquier destrucción sobre el terreno –escribió en su diario–. Tenemos que ceñirnos a esa maldita misión».[26]

Berlín fue el blanco más duro de todos los que atacó la 8.ª Fuerza Aérea. Las tripulaciones de Doolittle se encontraron con una Luftwaffe reorganizada, con más de un 70 por ciento de sus cazas en bases situadas al alcance de Berlín.[27] La capital germana distaba 1770 kilómetros de ida y vuelta desde el este de Inglaterra, lo cual significaba que los bombarderos estarían expuestos sobre el centro de Alemania por espacio de cinco horas y, si se mantenía el mal tiempo, tendrían que volar sobre un banco de nubes a 9000 metros que dificultaría el vuelo en formación. El ayudante jefe de Doolittle urgió a no enviar a los Liberator porque estos, a plena carga, no podían volar tan alto como las Fortalezas: «¡Santo Dios! [Las tripulaciones] morirán sin remedio». Anderson replicó con una sola y escalofriante palabra: «¿Y?».[28]

El 3 de marzo, un puñado de P-38 Lighting equipados con tanques auxiliares logró llegar a Berlín, aunque los bombarderos no pudieron sobrepasar las nubes y tuvieron que dar media vuelta. Los cielos encapotados y los chubascos siguieron siendo un problema al día siguiente, pero cuando Doolittle envió un mensaje de cancelación a la flota, dos escuadrones del 95.º y uno del 100.º no lo captaron o al menos eso alegaron. Las aeronaves de veinticinco toneladas y sus Mustang de protección siguieron adelante en navegación por instrumentos. Las estelas de condensación que formaban las hélices lo hacían aún más peligroso. Volar en esa atmósfera enrarecida dejaba a los hombres «somnolientos y apáticos, aunque los estallidos de la *flak* les impedían echar una cabezada».[29] Los cazas opusieron una rápida resistencia, pero la formación fue salvada, tras perder cinco bombarderos, por los Mustang del 4.º Grupo de Caza, liderado por el teniente coronel Donald Blakeslee, un antiguo miembro de los Escuadrones Águila [Eagle Squadrons], pilotos voluntarios estadounidenses que volaron aviones Spitfire para la RAF antes de que Estados Unidos entrara en guerra.

A su regreso a la base con el crepúsculo invernal de fondo, el coronel Harry

C. Mumford, líder de la formación de bombarderos, esperaba una reprimenda. En lugar de ello, le concedieron la Estrella de Plata* y su fotografía apareció en la revista *Life*.[30]

Aunque fue una misión improvisada, el hecho de que aeroplanos estadounidenses hubieran alcanzado Berlín de día tuvo una significación inmensa tanto para el Eje como para los aliados. En el primer año de la contienda, Hermann Göring había prometido a los berlineses que ni una sola bomba enemiga caería sobre el sagrado suelo de la capital. Finalizada la guerra, un interrogador le preguntó a Göring en qué momento se dio cuenta de que Alemania estaba perdida. «La primera vez que sus bombarderos llegaron escoltados sobre Hannover, empecé a preocuparme. Cuando aparecieron con escolta de cazas sobre Berlín […] supe que la fiesta se había terminado».[31]

«Chuck» Yeager

El 5 de marzo, el tiempo mantuvo a los bombarderos más cerca de sus bases. Las pérdidas fueron ligeras, pero fue un día difícil para las escoltas. Tras obtener su primera victoria sobre Berlín el día anterior, Charles «Chuck» Yeager, un tipo alborotador de 21 años de edad de Myra, Virginia Occidental, fue derribado a unos 80 kilómetros al este de Burdeos, en el sudoeste de Francia, por tres Focke-Wulf 190. En la que solo era su octava misión de combate, Yeager –que se había alistado como mecánico– sobrevivió a la contienda y llegó a ser el primer hombre que rompió la barrera del sonido y el piloto de pruebas más famoso del mundo, protagonista del libro y de la película *Elegidos para la gloria* (*The Right Stuff*).** «Sabía que me iba abajo; apenas pude soltarme el cinturón de seguridad y subir al asiento antes de que mi P-51 en llamas hiciera un tonel y se precipitara hacia el suelo. Caí de la cabina cuando mi avión quedó al revés […] me habían volado la carlinga».[32] Yeager se lanzó en caída libre sin atreverse a tirar de la cuerda del paracaídas hasta haberse alejado, por temor a que lo ametrallara alguno de los cazas que le perseguían.

«Arrecido y asustado»,[33] con heridas sangrantes en pies y manos, y con un agujero en el muslo derecho, Yeager sabía que sus posibilidades de escapar de las fuerzas de seguridad nazis eran pocas; ninguno de los miembros de su escuadrón que habían sido derribados había logrado regresar a Inglaterra. Así y todo, se sentía confiado entre la densa maleza, se curaba las heridas con sulfamidas y vendas y estudiaba un mapa de seda que llevaba cosido al traje de vuelo. Hijo de montañeses pobres, pero testarudos, sabía cazar, tender trampas y vivir del terreno. Llevaba al cinto una pistola militar reglamentaria de calibre 11 mm y era un excelente tirador. «En casa, si teníamos que hacer una faena, la hacíamos –recordó–. Y ahora, mi trabajo era evadir el cautiverio y escapar».[34]

El objetivo de Yeager era España, donde sabía que recibiría ayuda de

diplomáticos británicos que habían dispuesto una infraestructura para enviar a Inglaterra vía Gibraltar a aviadores derribados. Aunque primero tenía que huir de las patrullas germanas que le estaban buscando con ayuda de aviones de reconocimiento a baja altura. Acechando entre la maleza, vio a un leñador con una pesada hacha, un arma que sabía usar. Convencido de que ningún campesino francés podría enfrentarse a un «paleto hambriento»,[35] lo asaltó, le tiró al suelo y le plantó la pistola en la cara. El hombre no hablaba inglés, pero sonrió nervioso y asintió cuando Yeager le dijo que era estadounidense. Le indicó por señas que iría a buscar ayuda, pero Yeager debía permanecer oculto en los bosques. Los *boches**** estaban por todas partes.

Una hora después, el leñador volvió con un anciano que hablaba un poco de inglés. Yeager le siguió a un pequeño hotel, donde lo condujeron a un dormitorio ubicado en la segunda planta. La propietaria del establecimiento, una mujer de aspecto regio, estaba sentada sobre el lecho envuelta en un chal. Miró a Yeager a los ojos, sonrió y dijo en un perfecto inglés: «Oh, si no es más que un muchacho [...] Dios mío, ¿acaso América se ha quedado sin hombres?». Tras interrogarle para asegurarse de que no fuera un agente alemán que se hacía pasar por piloto estadounidense, le dijo que su gente le ayudaría.

A la mañana siguiente, llevaron a Yeager a una granja, donde estuvo escondido casi una semana en el pajar. Una noche, a última hora, el doctor local que le había tratado las heridas volvió con ropa de campesino y documentos de identidad falsos. Le informó a Yeager de que harían «un pequeño viaje», el cual terminó, después de varias semanas de correr y ocultarse, en un claro en un espeso bosque donde le entregaron a un grupo de hombres fuertemente armados y tocados con boinas negras. «No hizo falta que me dijeran quiénes eran –rememoró Yeager–. Era el maquis, los combatientes de la Resistencia francesa que por el día viven y se ocultan en estos pinares y por la noche vuelan trenes y puentes».

Pidieron a Yeager que se quedara con ellos hasta que la nieve de los Pirineos se fundiera. Entonces, lo ayudarían a pasar a España.

EL MAQUIS ERA UNA FUERZA MÁS BIEN NUEVA DENTRO DE LA RÉSISTANCE. (*Maquis*, en origen, es la palabra corsa que designa la maleza local donde se camuflaban los grupos resistentes de esa isla durante la revuelta del siglo XVIII). Los primeros *maquisards* fueron jóvenes de las regiones boscosas y aisladas de Bretaña y del sur de Francia que se echaron al monte a finales de 1942 para eludir el servicio de trabajo obligatorio en Alemania. En el verano de 1943, con el desembarco protagonista en todas las conversaciones, muchas de estas bandas montañeras empezaron a adoptar a otros miembros de la Résistance y a cometer actos de sabotaje contra los alemanes y la milicia francesa colaboracionista. En esa época, agentes británicos del SOE (Special Operations Executive, Dirección de

Operaciones Especiales), una organización encargada de fomentar el sabotaje y las operaciones paramilitares en los países ocupados por los nazis, comenzaron a interesarse por los maquis. Empezaron a lanzar en paracaídas agentes y armas y se estableció una comunicación regular por radio entre los *maquisards* y Londres; el SOE trabajó codo con codo con una rama especial de la OSS (Office of Strategic Services, Oficina de Servicios Estratégicos de Estados Unidos) –la predecesora de la CIA– con sede en Londres. En previsión de los desembarcos de Normandía, el primer ministro Churchill requirió a la RAF aviones adicionales a disposición de los grupos de maquis más formidables, que estaban en el sudoeste de Francia. Fue entonces, en enero de 1944, cuando la 8.ª Fuerza Aérea se vio arrastrada a la operación y voló la primera de las denominadas Misiones Carpetbagger, a las órdenes del teniente coronel Clifford J. Heflin. En junio, los aliados habían incrementado el número de lanzamientos de suministros al maquis hasta más de 850 al mes.[36]

Con las tripulaciones de los escuadrones antisubmarinos de la Fuerza Aérea, recién desactivados, los «Carpetbaggers», nombre con el que era conocido el nuevo 801.er Grupo de Bombardeo (renombrado 492.º Grupo de Bombardeo en agosto de 1944), tenía su base original al norte de Londres y cerca de Tempsford, la estación de los escuadrones de la RAF dedicados a operaciones paralelas. Ambas bases estaban «cerradas al público» y los aviadores que bebían en los *pubs* locales sabían que los someterían a un consejo de guerra si hablaban de las misiones.[37]

Los B-24 Liberator del 801.º, que en marzo se trasladaron a Harrington, en lo más profundo del Northamptonshire rural, tenían un equipamiento especial para los lanzamientos nocturnos. Las ventanas laterales estaban cubiertas con cortinas de camuflaje, todo el armamento había sido retirado, salvo las torretas dorsal y de cola, y los bombarderos estaban pintados de un color tan negro como la noche. Donde antes estaba la torreta ventral, había una abertura en el fuselaje cubierto con una malla de metal extraíble. Era el «Joe-Hole» [agujero de Joe], por el cual se lanzaban en paracaídas los agentes secretos, llamados «Joes» (a las agentes femeninas las llamaban «Josephines»). Los artilleros laterales, ahora llamados lanzadores, dejaban caer grandes contenedores de suministros por las bodegas de bombas. Cuando se acercaba el Día D, insertaron unidades de comando de tres hombres, las denominadas *Jedburghs*, para ejecutar operaciones secretas, a menudo en colaboración con el maquis.

DURANTE EL TIEMPO QUE EL OFICIAL DE VUELO YEAGER ESTUVO CON LOS maquis estos participaron en numerosas misiones de sabotaje ferroviario para impedir a las unidades locales de la Wehrmacht reforzar a las divisiones estacionadas en la costa del canal de la Mancha en espera de la invasión. «El maquis se oculta de día y golpea de noche –escribió Yeager tiempo después–. Vuela puentes, sabotea vías

férreas, ataca trenes cargados de munición para equipos militares».[38] El grupo de maquis al que se incorporó Yeager estaba armado con ametralladoras británicas Sten y pistolas españolas automáticas Llama calibre 9 mm, pero tenían una necesidad acuciante de explosivos. Para obtenerlos, dependían de los suministros aliados.

Una noche, «Chuck» Yeager estaba en un granero iluminado por una linterna con su banda de rebeldes de los bosques, que se dedicaban a descargar los contenidos de un contenedor de acero que había sido lanzado en paracaídas por un avión aliado. Ojeó las cajas de explosivos, espoletas y temporizadores y le dijo al líder: «Os puedo ayudar con ese material».[39] Cuando era un muchacho, ayudaba a su padre a «disparar» pozos de gas con explosivo plástico. Esa noche, le pusieron a cargo de las espoletas explosivas. Mientras permaneció con ellos, fue el «hombre de las espoletas» del maquis, un «terrorista fabricante de bombas» fuera de la protección de las Convenciones de Ginebra. Si le capturaban, lo tratarían como a un saboteador y le entregarían a la Gestapo, que le interrogaría bajo torturas y lo ejecutaría. Sin embargo, como él mismo afirmó tiempo después, necesitaba a «esos tíos»[40] para poder llegar a los Pirineos. Además, el trabajo era «divertido, interesante».[41]

No estuvo mucho tiempo. Una noche de finales de marzo, Yeager subió a la caja de un camión con un grupo de otros aviadores estadounidenses a los que el conductor había recogido. Cuando el vehículo echó el freno, a cada uno de los hombres les entregaron un mapa hecho a mano y una mochila con pan, queso y chocolate. El chófer señaló un angosto sendero de montaña y los aviadores, por su cuenta, empezaron a ascender envueltos en una lluvia torrencial y vientos huracanados. Cuando los otros se quedaron rezagados, Yeager hizo equipo con un navegante de B-24 de fornida complexión llamado «Pat» Patterson. Los dos hombres ascendieron hasta los 2300 metros bajo el aguacero, con nieve hasta las rodillas, gateando por crestas cubiertas de placas de hielo. Al empezar a perder oxígeno tenían que detenerse cada diez o quince minutos y se preguntaban, en esos descansos, si pronto se convertirían en carnaza para los enormes cuervos que graznaban sobre su cabeza.

Hacia el tercer día se habían perdido y el cuarto estaban «casi dispuestos a abandonar [...]»[42] exhaustos, desorientados y sin poder sentir los pies helados. Caminando medio dormidos, «tambaleándose como dos borrachos», se toparon con un refugio de leñadores vacío, empujaron la puerta hasta abrirla y se derrumbaron sobre el suelo, donde se durmieron uno junto al otro.

Minutos más tarde, les despertó una lluvia de balas. Era una patrulla alemana y los soldados disparaban a ciegas a través de la puerta delantera, pues sospechaban que podía haber fugitivos dentro de la cabaña. Yeager saltó por la ventana trasera y Patterson lo siguió. Yeager oyó gritar a su amigo: supo que le habían dado. Se lo echó a cuestas y se lanzaron por una rampa de troncos

cubierta de nieve. Ambos se deslizaron por la canalización y aterrizaron en un torrente crecido. Yeager, agarrando del cuello a su compañero inconsciente, nadó hasta la otra orilla y lo sacó del agua. Patterson parecía estar en las últimas: le habían disparado en la rodilla y «sangraba como un cerdo en la matanza».[43] La parte inferior de la pierna pendía de un grueso tendón palpitante. Yeager sacó su navaja, cortó el tendón y ató el muñón sangrante con una camisa de repuesto que el maquis había confeccionado con su paracaídas.

Cuando anocheció, cargó con su amigo, que seguía inconsciente, y empezó a ascender una empinada ladera. Se detenía de vez en cuando para comprobar que Patterson seguía vivo, a la vez que luchaba contra un fuerte impulso de rendirse y morir. Al amanecer, Yeager alcanzó la cima de la montaña. En la distancia, entre la bruma matinal, pudo distinguir «la delgada línea de una carretera»,[44] que, pensó, «debía estar en España».

Demasiado débil para salvar el desnivel de la pendiente que conducía a la carretera, arrastró a Patterson hasta el borde y lo empujó. Yeager lo seguía cabalgando una larga vara que sostenía entre las piernas arqueadas, como hacía para descender una colina pronunciada que había detrás de su casa en Virginia Occidental con «un palo de escoba como freno».[45] Cuando los dos aviadores alcanzaron la carretera, Patterson estaba tan pálido y sin fuerzas que Yeager pensó que había fallecido. Convencido de que ya no podía hacer nada más por él, lo dejó junto al camino, bien a la vista, para que lo recogiera algún conductor que transitara por ahí. A continuación, empezó a caminar en dirección sur.

Yeager llegó a una aldea, donde se entregó a la policía local y durmió dos días. Le despertó el cónsul estadounidense y lo llevaron a un hospital «donde no había otra cosa que hacer salvo tomar el sol, comer y flirtear con las limpiadoras […] mientras el cónsul estadounidense trataba de sacarnos a seis aviadores derribados de nuestra infernal existencia».[46] Mientras todavía estaba en España, supo que Patterson había sido recogido por la Guardia Civil una hora después de que lo dejara y que lo habían llevado a un hospital. Menos de seis meses después, Patterson estaba de vuelta en Estados Unidos. Pero «Chuck» Yeager tenía otros planes.

El Lunes Sangriento

El día después de que derribaran a «Chuck» Yeager sobre Francia, la 8.ª Fuerza Aérea retornó a Berlín y libró la mayor batalla aérea de todos los tiempos. «Una parada de 25 kilómetros de extensión de bombarderos estadounidenses tronó sobre el corazón de Berlín por espacio de 30 minutos y provocó devastadores incendios en la castigada capital nazi tras aplastar a una gran barrera de cazas alemanes»,[47] reportó United Press. El *New York Times* estimó que una incursión de ese tamaño implicaba a casi 600 000 hombres y mujeres de ambos bandos. La

cifra incluía a 12 000 aviadores estadounidenses, casi 1000 pilotos alemanes, 50 000 efectivos de mantenimiento aliados y 25 000 alemanes, así como no menos de medio millón de alemanes en emplazamientos antiaéreos que se extendían desde la costa continental hasta la capital.[48]

«Berlín desde el aire era una ciudad enorme y oscura»,[49] recordó Tommy LaMore, artillero a bordo de un B-17 y descendiente de una familia cheroqui que sobrevivió al Sendero de Lágrimas.**** «Esta era la ciudad de Hitler. Los chicos malos vivían en este vecindario [...] adelante, mandad la Luftwaffe, vamos, tirad con todo lo que tengáis, pero aquí estamos, reventando vuestras casas delante de vuestros ojos de arios superiores. Cuando las bombas dejaron los estantes grité: "¡Agárrate a tu *Sauerkraut*, Adolf!"».

La 8.ª Fuerza Aérea batió el récord de pérdidas: 69 bombarderos, el 10 por ciento de los que alcanzaron Berlín, infligidas por los cazas y antiaéreos. Las emisoras de radio nazis afirmaron que las Fortalezas y los Liberator fueron rechazados de sus blancos al llegar sobre la ciudad, pero, un día más tarde, los despachos de los reporteros suecos afirmaban que grandes extensiones de los suburbios industriales de la ciudad «seguían ardiendo»[50] y que estaban «sin luz, electricidad, gas o red telefónica».

Los alemanes les hicieron pagar por este asalto a su capital. Los cazas, en grupos de hasta cincuenta a la vez, atacaban de frente a las formaciones de bombarderos. Los defensores se acercaban a los bombarderos a casi 200 metros por segundo y cada uno de los pilotos apenas podía disparar una ráfaga de medio segundo a menos de 450 metros antes de girar violentamente para no colisionar contra los bombarderos. Aunque no era mucho tiempo, «una ráfaga precisa de medio segundo y el derribo estaba asegurado. ¡Asegurado!»,[51] contó un piloto de caza alemán.

El «Sangriento 100.º» se llevó la peor parte. Tras hallar un hueco en la cobertura de escolta, «[los bandidos] nos golpearon de frente y por parejas [...]»,[52] en menos de tres minutos, recordó C. B. «Red» Harper, piloto del Buffalo Gal, los alemanes dejaron envueltos en llamas a quince bombarderos. Con su aeronave ardiendo y acribillada, y con el sistema de oxígeno fuera de servicio, Harper dejó caer las bombas y picó a 1500 metros, donde había aire respirable.

En el momento en que los Thunderbolt de «Hub» Zemke llegaron con efectivos suficientes, la 13.ª Ala de Combate, a la cual pertenecía el 100.º, había perdido veinte bombarderos en veinticinco minutos. Frente a ellos, una formación aún más fuerte de cazas germanos se concentraba ante la barrera de *flak* más poderosa del mundo, un furioso cordón de 750 piezas ligeras y pesadas. Aun así, el coloso estadounidense se abrió paso a fuerza de músculo y ofreció a los berlineses de tierra un espectáculo pavoroso. Refugiado en una trinchera cercana a una de las baterías de artillería estaba Alexander Witzigmann, de 17 años, en su

primer día de servicio en un puesto antiaéreo. «Estaba tan asustado ante ese alarde de potencia enemiga que empecé a temblar».[53]

Los estadounidenses se toparon con nubes dispersas sobre la ciudad y tuvieron que bombardear a través de huecos intermitentes de las nubes altas que se desplazaban sobre la ciudad. La planta de rodamientos de bolas de Erkner quedó intacta y la mayor parte de las 3000 toneladas de explosivos cayó dentro de la ciudad y mató e hirió a más de 700 civiles.[54] Con todo, el bombardeo no era la principal razón de su presencia. Estaban allí para un combate de cazas. El historiador del 4.º Caza describió el primer asalto: «Se miraron entre ellos mientras aceleraban contra el morro del enemigo […] todos dejaron caer sus tanques alares, como dos boxeadores se despojan del albornoz con el toque de la campana».[55] De los cerca de 400 cazas germanos que entraron en liza, no menos de 66 –179 reivindicó la Fuerza Aérea– fueron abatidos, la mayoría víctima de los rápidos golpes de los Mustang.[56] Los «indios», como los llamaban los pilotos germanos, se anotaron una asombrosa relación de ocho victorias a una en el frío que azotaba Berlín. A los pilotos se les entumecían pies y manos, que se tornaban de color morado dentro de los guantes forrados de piel. «Los tubos de alivio se congelaron; algunos usaron los pantalones a modo de pañales y se congelaron».[57] Los jinetes de los aparatos de caza pateaban el suelo de las carlingas y daban palmas para hacer circular la sangre, aunque algunos «estaban bañados en sudor de miedo»[58] al ir contra los Fw 190 a velocidades de aproximación***** de más de 950 kilómetros por hora. Era como un combate cuerpo a cuerpo: los adversarios pasaban tan cerca unos de otros que podían mirarse a los ojos.

A su regreso a la base de Debden, los pilotos de Blakeslee estaban eufóricos. Entre bromas y palmadas en la espalda, se jactaron de que había sido la «mejor cacería»[59] que jamás habían tenido: su grupo, por sí solo, se anotó quince victorias. En la sala posmisión, los pilotos presentaron sus informes mientras devoraban chocolate para aguantar antes de llegar a la cantina. Luego, en el club, «The Birdman» [hombre pájaro], el mote que los hombres de Blakeslee habían dado a su adorado líder,[60] ordenó anunciar en el espejo del bar: «Cerveza gratis».

En las bases de bombardeo fue diferente. Más de la mitad de las Fortalezas que lograron regresar llegó con daños de combate y muchas «venían cargadas de hombres petrificados y fiambres que yacían sobre el suelo».[61] Algunos aviadores estaban furiosos con el alto mando y con el enemigo. En Thorpe Abbotts, cuyo grupo perdió quince bombarderos, la tropa maldijo a Spaatz y a Doolittle por enviarlos a Berlín cuando los alemanes sabían que estaban llegando. Ese día, algunos berlineses tuvieron la corazonada de su terrible fin. Gert Mueller, un estudiante de escuela técnica, recuerda que pensó al salir de un refugio del centro de la ciudad: «¡Si pueden hacer esto una vez, podrán hacerlo de nuevo!».[62]

El reportero del *New York Times* James B. Reston captó el significado de lo que los berlineses llamaron el Lunes Sangriento. «La época de lo que antes se

denominaban raids aéreos quedó atrás –escribió–. El ejército del aire aliado ha iniciado una campaña de desgaste contra la Luftwaffe que debe ser reconocida como una de las campañas militares decisivas de la guerra [...] a partir de ahora, los líderes aliados de esta campaña enviarán a su artillería aérea a cualquier punto de Alemania donde se fabriquen cazas alemanes y a cualquier punto donde la caza germana presente batalla».[63]

A causa del tiempo «asqueroso»[64] del día siguiente, a los aviadores del «Sangriento 100.º» se les permitió dormir hasta mediodía, escribir cartas por la tarde y abrir unas cuantas botellas por la noche. De repente, hacia las diez de la noche se les comunicó que el grupo estaba en alerta de misión. «Red» Harper y sus amigos caminaron lentamente hacia los cobertizos y se metieron en el catre. Casi nadie habló.

A las 04.00 h los despertaron. El corazón de Harper dio un salto cuando miró al mapa de misión. Nadie dijo una palabra. Volvía a ser Berlín y tomarían la misma ruta que dos días antes. El nuevo jefe del grupo, el comandante John M. Bennett, «montó en cólera»[65] cuando supo la noche anterior que el 100.º sería enviado el miércoles a Berlín después de haber perdido el 50 por ciento de sus efectivos el lunes. Bennett llevaba en el cargo apenas veinticuatro horas, en sustitución de «Chick» Harding, que había sido ingresado de urgencia y estuvo a punto de morir a causa de un cálculo biliar al que no había hecho caso. Los hombres, dijo Harper, estaban al borde del amotinamiento y Bennett lo sabía. Este llamó al cuartel general la noche antes de la misión y recibió permiso para dirigir el ala. Sus muchachos necesitarían ánimos.

Mientras Bennett lideraba a sus quince bombarderos sobre el mar del Norte, se preguntó cuántos de ellos quedarían. «Estaba muerto de miedo. Tenía imágenes en la cabeza de toda clase de fracasos y frustraciones personales».[66] En el lago Dümmer, en el norte de Alemania, el mismo lugar donde el 100.º había sido masacrado dos días antes, los Thunderbolt dieron media vuelta y los Mustang que tenían que hacerse cargo de la escolta llegaron tarde. La Luftwaffe aprovechó la ocasión y se dio un festín. Esta vez, el enemigo atacó una segunda ala, el 45.º, colocado delante del 100.º El líder del vapuleado 45.º, perdido y desorientado, olvidó virar en dirección a Berlín en el punto inicial. Bennett, sin vacilar, situó a su ala al frente para encabezar a la 8.ª Fuerza Aérea rumbo al objetivo.

Galland contuvo su fuerza de cazas, muy inferior en número, hasta que los aparatos pesados iniciaron su pasada de bombardeo. Entonces, despachó «flotas de batalla enteras»[67] de interceptores. Las máquinas estadounidenses se abrieron paso a través de este muro de fuego y, una vez superado, la oposición de cazas sobre el blanco fue «sorprendentemente ligera».[68] La antiaérea, sin embargo, resultó mortífera. Las dotaciones podían olerla a través de sus máscaras de oxígeno y las ondas expansivas les sacudían el cuerpo. Fragmentos de metralla ardiente entraban por el fondo de los bombarderos y emasculaban a algunos

hombres. En previsión de esto, los artilleros del 100.º recogían planchas de blindaje de la chatarrería de Thorpe Abbotts y las usaban, junto con sus chalecos de *flak*, en lo que denominaban «protección de eunucos».[69] Los tenaces defensores de la ciudad también emplearon cohetes tierra-aire. «Red» Harper vio cómo se elevaba uno de ellos: le pareció como si hubiera transcurrido media hora hasta que pasó por delante de él. Parecía «como un poste blanco de teléfonos que escupía fuego por la cola».[70]

Solo uno de los bombarderos del 100.º Grupo no logró regresar a Anglia Oriental. En total, los estadounidenses perdieron 37 bombarderos y 18 cazas, aunque, una vez más, volvieron a desgastar a la caza enemiga. En Thorpe Abbotts, a las tripulaciones retornadas se les dio una ración extra de *whisky*, una nueva política «médica». «La moral –manifestó «Red» Harper– subió como un cohete».

Tras la reunión posmisión, Bennett dio a la tripulación del Buffalo Gal un pase de cuarenta y ocho horas y los hombres se fueron directos a Londres. «Habíamos visto caer de los cielos a más de doscientos hombres de nuestro grupo de bombardeo en nuestras cinco primeras misiones [...] y empezábamos a estar un poco "escamados"»,[71] recordó «Red» Harper. La noche siguiente, bajaron por las escaleras de un restaurante situado en una bodega; sin saberlo, estaban entrando en una nueva zona de guerra. En el mismo momento en que llegó su pedido de ginebra y zumo de uva, una explosión sacudió la sala. Los alemanes llevaban cierto tiempo bombardeando Londres y otras ciudades británicas en represalia por las incursiones de la RAF sobre su capital. Los británicos tenían la piel dura y ya estaban acostumbrados: lo llamaban el *Baby Blitz*. En cuestión de minutos, «encendieron velas y la fiesta continuó».[72] Un auxiliar de protección civil con casco de acero bajó al local y preguntó si había algún herido. No hubo respuesta. A continuación, preguntó si había alguna embarazada en la sala. Una ronca voz femenina se oyó desde el fondo: «¡Caray, amigo, denos un poco de tiempo, acabamos de llegar!».[73]

Mientras la tripulación de Harper estaba en Londres, nueve aeroplanos del 100.º fueron a Berlín y todos regresaron esa tarde. En la gran incursión del 9 de marzo solo perdieron seis Fortalezas y un caza y ni pilotos ni dotaciones reportaron la destrucción de aparatos enemigos. «Los nazis evitan la batalla»,[74] anunció el *New York Times* en su número del día siguiente. Los alemanes afirmaron que una montaña de nubes de 6 kilómetros de altura dejó a su contingente de cazas clavado en los aeródromos. En realidad, fue la paliza encajada en las dos incursiones precedentes el verdadero motivo por el que la Luftwaffe no despegó para combatir esa tarde. Era algo muy grande. Habían pasado menos de cinco meses desde Schweinfurt II. En ese breve lapso, los estadounidenses habían recuperado la iniciativa en los cielos del Reich. Todavía no habían ganado la supremacía aérea, pero «estamos llevándonos de 40 a 50

[cazas enemigos] cada día que salimos»,[75] afirmó el general William Kepner.

En un telegrama a «Hap» Arnold, Spaatz hizo una evaluación escueta y precisa de la Semana de Berlín. «Durante la semana pasada [...] se lanzaron tres ataques sin intento alguno de distracción. Las rutas seguidas en cada golpe fueron exactamente las mismas [..] [Aunque] es demasiado pronto para calibrar todos los efectos destructivos sobre la producción de cazas, además de su gran desgaste en el aire, confiamos, por descontado, en que la batalla aérea está en nuestras manos».[76] En tres días, la 8.ª había perdido 153 bombarderos,[77] que serían «reemplazados en cuestión de horas»,[78] anunció a la prensa un portavoz de la Fuerza Aérea.

Era ahí donde los estadounidenses tenían ventaja y en hombres esta era incluso mayor que en máquinas. Las plantas de Albert Speer seguían produciendo aeroplanos sin cesar, pero Adolf Galland, para su desesperación, no tenía suficientes hombres preparados para volarlos. Solo en marzo, perdió un 20 por ciento de sus pilotos experimentados. Ese mes, la 8.ª destruyó dos veces más aviones enemigos que durante la suma de 1942 y 1943.[79] En palabras de un historiador alemán, «la guerra de desgaste había alcanzado la fase letal en la que ni el valor ni la pericia servían de mucho».[80] El diario de un piloto de la Luftwaffe dejó constancia de los efectos de tales pérdidas sobre la moral: «Cada vez que cierro la carlinga antes de despegar, siento como si estuviera cerrando la tapa de mi propio ataúd».[81]

El coste

Durante el resto de marzo y abril, Spaatz y Doolittle siguieron buscando batalla y enviaron a bombarderos pesados en inmensos raids de radar –misiones de cebo, en realidad– con un tiempo inclemente que imposibilitaba el bombardeo preciso. En abril, la 8.ª Fuerza Aérea perdió 409 bombarderos pesados, la mayor cifra de pérdidas mensuales de toda la guerra aérea, y las bajas de la 15.ª se dispararon de 99 en marzo a 214.[82]

Algunos pilotos de la Luftwaffe combatían con ferocidad patriótica. Con espíritu de autosacrificio, un grupo de estos aviadores solicitó a Galland formar un grupo de «asalto»,[83] una formación de élite que embistiera a los «bombarderos portadores de muerte».[84] Galland rechazó la idea, pero sí aprobó la creación de un grupo de asalto voluntario, la *Sturmstaffel I*, que empleaba tácticas que cualquier otra fuerza aérea, excepto la de Japón, habría considerado un suicidio sin sentido. Bajo la protección de cazas más ligeros y veloces, aparatos Fw 190 equipados con blindaje y armamento pesado formarían en «cuñas voladoras» lo más cerradas posible y tratarían de abatir a los invasores «a cualquier precio –explicó Galland–. Si en el ataque de asalto el caza sufría averías tan graves que hicieran inevitable que cayera, quedaba como último recurso la embestida y el abandono del aparato

con paracaídas».[85]

La Luftwaffe, escasa de pilotos, solo pudo aplicar con éxito estas tácticas contra bombarderos protegidos por pocos escoltas. Por ello, se limitaban a esperar su oportunidad. El sistema de relevos que los cazas estadounidenses empleaban para proteger a los bombarderos le dio al enemigo abundantes oportunidades de causar daño. Cada formación de cuatrimotores contactaba con la columna de bombarderos en un punto determinado y le proporcionaba escolta lejana o próxima hasta agotar el combustible y ceder el paso a cazas de largo radio de acción. Los Spitfire daban cobertura a los bombarderos al partir y a la llegada, los Thunderbolt y los Lighting los acompañaban al otro lado del Rin y los Mustang los llevaban en el trayecto de ida y vuelta a objetivos distantes como Berlín y Múnich. Para semejante sistema, se necesitaban 1000 cazas para mantener en todo momento entre 40 y un centenar cubriendo a los bombarderos. Si una formación de aparatos pesados estadounidenses sufría pérdidas de gravedad en la primavera de 1944, se debía, casi siempre, a que escoltas y bombarderos no habían logrado encontrarse o porque un reducido número de escoltas fue desbordado por un ataque germano en masa. Estas tácticas de manada de lobos permitían a veces a los alemanes superar a los escoltas incluso por diez a uno, lo cual daba una oportunidad hasta a los pilotos más inexpertos.

El 29 de mayo, en una misión a Berlín, el grupo del copiloto Truman Smith, de 20 años de edad, se separó por accidente de la columna de bombarderos y pagó por ello con la destrucción de 10 de las 66 aeronaves que la 8.ª Fuerza Aérea perdió ese día. A la mañana siguiente, Smith estaba en una carretera intentando que alguien le llevara a visitar a un amigo en una estación de bombarderos vecina. Una ambulancia paró y corrió a abrir la puerta trasera. «¡No, teniente! –gritó el conductor–. ¡Delante!».[86] Era demasiado tarde. Smith contempló, boquiabierto, a nueve cadáveres macilentos tendidos sobre camillas. A estos hombres también les habían contado que la Luftwaffe estaba acabada.

Tras las primeras incursiones sobre Berlín, la moral se desplomó en las estaciones de bombardeo. De nuevo, el cansancio y las elevadas pérdidas lo precipitaron, pero las dotaciones empezaron a cuestionar el valor militar de los objetivos que estaban golpeando en fechas recientes: ciudades cubiertas de nubes, Berlín en particular, donde el bombardeo no parecía tener ningún plan y propósito claro. En un estudio confidencial de las tripulaciones de combate de la 8.ª Fuerza Aérea llevado a cabo en la primavera de 1944, Berlín encabezó con creces la lista de blancos que los hombres consideraban poco importantes. Los comentarios habituales eran:[87]

«Berlín no es un objetivo militar».
«Berlín solo tiene valor propagandístico».
«No creo en el bombardeo de represalia».

«Berlín. La devastación de una ciudad no quebrantará la moral».

A algunos aviadores les costaba formar parte del «negocio del asesinato».[88] El teniente Bert Stiles, de Denver, Colorado, fue uno de ellos. Copiloto del 91.er Grupo de Bombardeo con base en Bassingbourn, antigua base de la dotación del Memphis Belle, melancólico y con un enigmático atractivo, Stiles ya era un autor publicado. Dejó la Universidad de Colorado para hacerse escritor y algunos de sus relatos cortos fueron publicados en el *Saturday Evening Post* antes de que su grupo llegara a Inglaterra en marzo de 1944. En contra de las ordenanzas, llevó su máquina de escribir Corona y en las misiones portaba un cuaderno para anotar sus impresiones. Entre misiones escribió relatos cortos y una brillante autobiografía, *Serenade to the Big Bird*. Aunque Bert Stiles sentía que estaba «hecho para el cielo azul, debería haber sido corresponsal de guerra –afirmó su antiguo hermano de fraternidad y piloto Sam Newton–. Habría sido un segundo Ernie Pyle».[89]******

Sentado al pequeño escritorio de su habitación, después de su primera misión, Stiles se preguntó si tendría estómago para matar. En Islandia, durante su vuelo a Inglaterra, se topó con unos pilotos polacos de Spitfire sedientos de sangre; querían «matar hasta el último nazi del mundo».[90] Sin embargo, en su caso era diferente; él era un muchacho de «una tierra donde nunca caían bombas». Para descargar muerte sobre Berlín, tuvo que recordarse a sí mismo que había «hijos de perra»[91] ahí abajo a los que había que derrotar y que los ocho hombres que habían dormido en su camastro los cuatro meses anteriores a su llegada a Inglaterra estaban todos muertos o desaparecidos en combate.

Aunque los estudios del Ejército indicaban que la moral de los aviadores de combate estadounidenses se mantuvo toda la contienda más alta que la de los soldados de tierra, todas estas misiones concentradas, una tras otra, con buen o mal tiempo, con los bombarderos sirviendo de cebo minaron las mentes de la tropa.[92] Y algunos se derrumbaron. «En total, despegamos hacia Berlín siete veces –rememoró John A. Miller, del 100.º–. Dos veces nuestro copiloto perdió la cabeza y trató de estrellarnos en el mar. La tripulación tenía que pelear para arrancarlo de la palanca de control y abortamos misión. Después de la segunda vez no regresó con nuestra dotación. No era un cobarde; pero no podía volver a Berlín».[93]

A partir de marzo, la cifra de bajas psiquiátricas reportadas por el Establecimiento Médico Central experimentó un notable incremento.[94] El ritmo también castigó a los pilotos de caza, algunos de los cuales volaron veinte o más misiones al mes entre marzo y mayo. Las operaciones se sucedían con tal rapidez que un alto número de pilotos de caza y dotaciones de bombarderos completó sus turnos de servicio en menos de dos meses. Con el desembarco en el horizonte, no se aceptaban excusas para no volar.[95] «Una mañana, el cirujano de vuelo estaba

examinando a todos para ver si podía enviarlos a un vuelo –dijo el piloto de caza Max J. Woolley–. Miró a todo el mundo. La mayoría estaba en mal estado. Me preguntó: "¿Cómo se encuentra?". Pasé un minuto explicándole que padecía diarrea aguda. Se limitó a responder: "Métase un tapón de corcho por el culo y disfrute del vuelo"».[96]

El consumo compulsivo de alcohol aumentó y los jefes de combate siguieron sin hacer nada al respecto y los oficiales del cuartel general que no volaban misiones de combate apenas tenían medios para controlar a los que sí lo hacían. Tras echarse al coleto una docena de chupitos, un teniente del 100.º montó una escena en el bar de un hotel londinense de postín. Un oficial del estado mayor de Pinetree le ordenó irse a su habitación. El achispado aviador respondió: «Coronel, ayer al mediodía yo estaba sobre Berlín. ¿Dónde cojones estaba usted?».[97]

Algunos hombres volaban bebidos, todavía bajo los efectos de la noche anterior. «Una noche llegamos a la base de Northampton a la carrera y supe que estaba en alerta para volar a la mañana siguiente –recordó Ben Smith, un chico de Georgia de 20 años y operador de radio de los «Ángeles del Infierno»–. No me encontraba bien. Hice que los demás recogieran mis cosas en la reunión, fui al aeroplano y me metí la máscara de oxígeno en la nariz. Enseguida me sentí mejor, pero no duró mucho. Cuando llegamos sobre territorio enemigo [...] empecé a vomitar. Las gafas y la máscara de oxígeno se congelaron y no veía nada». Se arrancó la máscara para tirar el vómito y juró que jamás volvería a probar el alcohol. Aunque, apenas aterrizaron, fue directo al *pub* El Pato Sucio, al lado de la base, convencido de que su destino, como reza el himno del Cuerpo Aéreo, era vivir en la fama y caer envuelto en llamas. «El alcohol era la única cosa que hacía soportable nuestra existencia»,[98] escribió.

Esto era una exageración. Las encuestas de moral de la Fuerza Aérea indicaban que el «único factor»[99] que «permitió» seguir volando a la mayoría de tripulantes sin sufrir un colapso mental no fue el alcohol, sino la «esperanza de ser relevados» al cabo de treinta misiones. Un sólido liderazgo también ayudaba a mantener unidos a los hombres.

Uno de los mejores jefes de escuadrón de la 8.ª era el comandante James Maitland Stewart, graduado con honores en Princeton y a quien todo el mundo conocía como Jimmy Stewart, el ídolo de Hollywood. En 1940, fue movilizado a los 32 años edad. Espigado y delgadísimo, Jimmy era el hijo del dueño de una ferretería en Indiana, Pensilvania. Trató de ingresar en la Fuerza Aérea del Ejército, pero no alcanzaba por apenas un par de kilos los requerimientos mínimos de peso para su altura, 67 kilogramos. Desesperado por servir en el Ejército (más tarde dijo que la movilización fue «la única lotería que he ganado»)[100] apeló el dictamen, en contra de las acaloradas protestas de Louis B. Mayer, el dictatorial jefe de los estudios Metro Goldwyn Mayer (MGM). Tras convencer al oficial de alistamiento de la Fuerza Aérea de que volviera a

examinarlo, y «esta vez olvídese de pesarme»,[101] entró en el servicio militar como soldado raso; firmó los papeles de alistamiento pocos días después de haber ganado un Óscar por su papel de reportero en *Historias de Filadelfia* (*The Philadelphia Story*). «Podría sonar cursi –explicó tiempo después–, pero ¿qué tiene de malo querer combatir por tu país? ¿Por qué la gente es tan reacia a usar la palabra patriotismo?».[102]

Stewart, un hombre de hablar pausado al que los críticos cinematográficos llamaban «arrastrapalabras», ya era un aviador experto, con licencia de piloto comercial y un avión deportivo biplaza. Tal experiencia le consiguió un puesto de cadete en el Cuerpo Aéreo del Ejército por un salario mensual de 21 dólares, exactamente, 11 979 dólares por debajo de lo que cobraba de la MGM. Tras obtener las alas de piloto un mes antes de Pearl Harbor, presionó para que lo enviaran a misiones de combate en ultramar, aunque le asignaron un puesto de instructor de vuelo en Estados Unidos. Nadie quería asumir la responsabilidad de poner en peligro a una de las estrellas de cine más populares del país. Stewart insistió y protestó hasta que, al fin, sus jefes cedieron. En noviembre de 1943 llegó a Inglaterra como jefe de escuadrón del 445.º Grupo de Bombardeo, una unidad de Liberator con base en Tibenham, a las afueras de Norwich, que los aviadores llamaban el País de los B-24. Tres meses después, le concedieron la Cruz de Vuelo Distinguido[103] por haber mantenido unida a la formación bajo la intensa presión del enemigo en el primer día de la Semana Grande. Fue una de las veinte misiones de combate que voló, sin perder ni un solo hombre a causa del fuego enemigo o de un colapso mental.

Cuando lo observaban en la base, los hombres del 703.er Escuadrón no podían creer lo mucho que se parecía su conducta real al personaje de la pantalla. Lograba que se hicieran las cosas sin dramatismos y, con sus modales de ciudad pequeña, llamaba a los hombres «amigos», los urgía a que escribieran a «su gente» y salpicaba sus frases, como en las películas, con «¡maldita sea!» y «¡caramba!». Stewart tocaba el piano en los bailes del club de oficiales y ayudaba a preparar chocolate para el escuadrón. Sin embargo, era, sobre todo, «alguien solitario»,[104] contó otro de los jefes de escuadrón de su grupo, el capitán Howard «Doc» Kreidler, de Tilden, Nebraska. En sus días libres, Stewart y Kreidler alquilaban un pequeño bote de remos en la aldea y remaban lejos, se tumbaban solazados y escuchaban *swing* en una diminuta radio portátil. Entre la tropa, era «el tipo menos emotivo que se pueda imaginar»,[105] recordó Kreidler, aunque sus aviadores respetaban su liderazgo frío y mesurado y su tranquila autenticidad. Sin grandes alardes, «se saltaba todas las misiones fáciles –dijo el sargento John Harold «Robbie» Robinson, artillero del escuadrón y futuro autor de un influyente volumen acerca de sus experiencias bélicas–.******* Al alto mando no le gustaba eso».[106]

«Tenía una increíble relación con los hombres [...] esa forma calmada y llena

de humor que tenía de tranquilizarlos después de situaciones de mucho estrés»,[107] relató el coronel Ramsay D. Potts jr., el carismático comandante del 453.er Grupo de Bombardeo de Old Buckenham, a 16 kilómetros de Tibenham, donde Stewart fue transferido en marzo de 1944. En «Old Buc», Stewart era el oficial de operaciones del grupo y estaba encargado de la dirección de operaciones de bombardeo y de informar a las tripulaciones antes de la misión. Tanto él como Potts, veterano del raid a baja altura de Ploieşti, acababan de llegar al puesto. Asumieron el control de un grupo que había llegado a Inglaterra poco después del 445.º de Stewart y que había encajado bajas devastadoras durante la Semana Grande y sobre Berlín, entre ellos el comandante y el oficial de operaciones, los hombres a los que reemplazaron Potts y Stewart, respectivamente. La moral flaqueaba y ellos, que compartían alojamiento, la resucitaron con estricta disciplina y un liderazgo práctico e inspirador.[108]

«Trabajaban las veinticuatro horas, a menudo en el *jeep* de Stewart –escribió Starr Smith, un oficial de inteligencia del grupo– en la línea de despegue y comprobaban hasta el último detalle al planear misiones de práctica [...] rara vez abandonaban la base».[109] Los ánimos mejoraron y, con ello, la disciplina de la formación y la efectividad contra los objetivos. Y hubo menos bajas.

«Rosie» Rosenthal estaba hecho de la misma pasta que Jimmy Stewart. En mayo de 1944, dos meses después de completar veinticinco misiones con la dotación del Rosie's Riveters, asumió el mando del 350.º Escuadrón de Bombardeo del 100.º, cuya moral y eficiencia habían caído a niveles muy bajos, y se puso a recuperar la unidad para su máximo rendimiento. «Después de las primeras incursiones sobre Berlín, teníamos hombres con la mente reventada y algunos ya no querían volver a volar. Les dije que tenían la obligación moral de hacerlo y que yo volaría con ellos. Estábamos allí para derrotar a Hitler. También les dije que si no volaban dejarían en la estacada a amigos que les habían ayudado a seguir con vida hasta entonces. Apelar a su orgullo y respeto funcionó mejor que invocar su patriotismo».[110] Rosenthal sabía que sin lealtad al grupo –la responsabilidad que cada combatiente siente por el hombre que lucha a su lado–, las guerras serían imposibles. Gale Cleven y John Egan «le dieron su personalidad al 100.º –escribió Harry Crosby–. Bob Rosenthal nos ayudó a querer ganar la guerra».[111]

Con todo, lo que hizo que la moral de la 8.ª Fuerza Aérea experimentara una notable mejoría fue el descenso de las cifras de bajas, que empezó a suceder en mayo de 1944, una vez que los pilotos de caza estadounidenses redujeron la efectividad de la Luftwaffe. «Nos encargamos de bombardear [...] del trabajo sucio –manifestó Rosenthal–. Nosotros éramos los señuelos y ellos se encargaron de los malos que nos habían estado apaleando. Fueron ellos quienes hicieron posible el Día D».[112]

«Rosie» Rosenthal, al igual que Bert Stiles y muchos miles más, se alistaron en la Fuerza Aérea con la esperanza de pilotar un caza. «Los *fighter boys* [chicos de los cazas] con su estilo y su audacia, tenían todo lo que nosotros no teníamos –recordó Rosenthal–. Estaban allí arriba solos, en completo control de sus aviones, espíritus libres que podían correr más riesgos, ser más agresivos que nosotros».[113]

Esa primavera, los *fighter boys* disputaron dos grandes competiciones: una para romper el récord de veintiséis victorias aéreas establecido por el «as de ases» estadounidense en la Primera Guerra Mundial, el capitán Eddie Rickenbacker; y la otra entre el 4.º Grupo de Caza de Don Blakeslee, equipados con Mustang, y la «Manada de Lobos» de Zemke, que seguían volando en sus Thunderbolt.

El héroe del torneo de «caza al huno», como los pilotos llamaban a la carrera por superar a Rickenbacker, fue el capitán «Don» Salvatore Gentile, una estrella de fútbol americano de la escuela secundaria de Piqua, Ohio, con porte de estrella de cine. Eisenhower tachó a este hijo de inmigrantes italianos de «fuerza aérea unipersonal»,[114] denominación que el célebre corresponsal de guerra Ira Wolfert empleó para titular su biografía instantánea de Gentile. Wolfert vivió un mes en la habitación de Gentile, en Debden, e hizo que su editor adelantara 2000 dólares al as de Mustang a cambio de una serie de entrevistas en exclusiva.

Gentile y sus rivales aparecían en los noticiarios cinematográficos de Estados Unidos y ocupaban las portadas de los diarios a ambos lados del Atlántico. Una nube de reporteros lo abordaba después de cada misión y llevaba la cuenta de su lista de victorias. Los pilotos correspondían a los periodistas bebiendo el *bourbon* de sus admiradores y se exhibían ejecutando amenazadores vuelos rasantes hacia las cámaras cuando no estaban en el aire liquidando «Jerries». Gentile y su ala, John T. Godfrey, el equipo al que Winston Churchill denominó los «Damón y Fintias»[115]******** de la era moderna, se convirtieron en héroes nacionales después de destruir cinco aeroplanos enemigos sobre el suelo en un solo día, lo cual disparó su recuento a treinta. Los enviaron a casa en una gira de promoción de bonos de guerra; las sirenas de las fábricas sonaban en su honor y los taxistas neoyorquinos les suplicaban un autógrafo.

«Hub» Zemke también era muy famoso, aunque no se sintiera atraído por los focos. Hijo de inmigrantes alemanes de Missoula, Montana, Zemke trabajó de adolescente como minero de oro y se ganaba un sobresueldo peleando en tabernas. Se centró en el boxeo y ganó el título Golden Gloves [Guantes de Oro], en la categoría de peso medio, en cinco estados del oeste. A continuación, ingresó en la Universidad de Montana, donde boxeaba y jugaba al fútbol americano. «Todavía parece un *halfback* –escribió «Tex» McCrary–, duro, recio y joven a sus 30 años».[116] Una vez al mes se escapaba a Londres y participaba en uno de los trofeos pugilísticos del Rainbow Club con el nombre de Cabo Zemke. En la

batalla aérea mostraba esta misma combatividad.

Su 56.º Grupo de Caza tenía a cinco de los máximos ases del teatro de operaciones europeo, entre ellos él mismo, si bien, al igual que Blakeslee, era un excelente jefe de grupo, aunque no un tirador tan mortífero como «Gabby» Gabreski, de Oil City, el as número uno de la 8.ª Fuerza Aérea a la conclusión de la guerra. Para ambos jefes, era más importante que el grupo rindiera que ser el piloto con más victorias. «Nos encanta pelear [...] combatir es un deporte grandioso»,[117] dijo Don Blakeslee, hombre de rasgos cincelados y gran bebedor. Su comandante, William Kepner, lo expresó en términos más contundentes: «Un purasangre corre hasta que cae muerto y un piloto de caza vuela hasta que mata o se hace matar».[118]

Don Blakeslee fue líder de combate durante tres años y medio, en los que voló más de 400 salidas. Combatió a la Luftwaffe más tiempo que ningún otro piloto estadounidense y solo dejó de hacerlo cuando lo enviaron a Estados Unidos, pese a sus vehementes protestas. Sus Mustang de largo radio de acción, la «Blakesleewaffe»,[119] se anotaron numerosas victorias en la primavera de 1944. Sin embargo, fue la formación de Zemke, que volaba un aparato más lento y poderoso, la que acabó la contienda con más victorias aéreas –665– que ninguna otra unidad del teatro europeo. El Thunderbolt, con un fuselaje más resistente que el del Mustang y un picado que hacía honor a su nombre [rayo], se mostró muy eficaz en operaciones aire-tierra, pues destruyó aviones enemigos estacionados en tierra en misiones de ametrallamiento. Estas requerían más temple y habilidad que los servicios de escolta y, según las estadísticas, eran cinco veces más peligrosas.[120]

Volando a apenas tres metros del suelo, a velocidades superiores a 720 kilómetros por hora, los pilotos en misión de «apaleamiento», como se denominaban, tenían que superar árboles, casas, graneros y cables de alta tensión y luego volar entre una descarga de baterías antiaéreas y torres de *flak*. En una de estas misiones, la 8.ª perdió a dos de sus mejores ases, el capitán Walker M. «Bud» Mahurin y el comandante Gerald W. Johnson.

La palabra alemana *Strafen*********** quiere decir «castigar» y eso era justo lo que hacían estos ataques terroríficos. Muy pronto, los asaltos contra blancos de oportunidad durante el regreso de un servicio de escolta se convirtieron en salidas de caza libre, una táctica que Jimmy Doolittle denominó «guerrilla aérea organizada».[121] Los días en los que el tiempo dejaba en tierra a los bombarderos se organizaban tremendos raids de cazas. No menos de 700 Mustang, Lightning y Thunderbolt batían el Reich a la altura de los árboles y ametrallaban cualquier objetivo de interés que se pusiera delante de sus colimadores, incluidos ganado pastando y carros de heno. En abril, los ataques de caza a baja cota supusieron más de la mitad de los cazas enemigos destruidos en operaciones de combate.

«Necesitabas buena vista y un buen cuello********** para sobrevivir. Si no los

tenías […] estabas listo»,[122] afirmó Robert Johnson, uno de los ases de Zemke. Aunque la clave del éxito en la guerra de cazas era el trabajo en equipo. El combate aéreo clásico, las batallas *mano a mano********** decididas por acrobacias aéreas fueron raras en la guerra aérea europea. Los cazas combatían por parejas: un líder y un ala. Uno atacaba, el otro le cubría. Todo dependía de encontrar primero al enemigo y sorprenderlo –«caer»[123] sobre él–, a ser posible desde arriba. «El caza adversario al que has visto nunca te derriba –solía decirles Kepner a sus pilotos–. En consecuencia, para estar a salvo debes ver a todos los cazas enemigos».[124] La máquina de cada hombre era importante –su velocidad, maniobrabilidad y potencia de fuego–, al igual que él mismo. Un piloto de caza no llegaba a ser efectivo de verdad en el teatro europeo, consideraba William Kepner, hasta que había volado 100 horas de combate. El primer día de la Semana Grande, Kepner contaba con una reserva de pilotos de esas características y marcaron la diferencia, en particular cuando se enfrentaban a otros de inferior categoría.

En 1939, la Luftwaffe disponía de los aviadores mejor entrenados del mundo, jóvenes de feroz dedicación que no se asignaban a unidades de combate antes de completar 250 horas de entrenamiento de vuelo. Sin embargo, a mediados de 1943, la demoledora batalla de desgaste obligó al alto mando a despojar a las escuelas de entrenamiento de cadetes con apenas 100 a 150 horas de vuelo para las cabinas de sus cazas de primera línea. A consecuencia de su miope planificación logística, estos programas de instrucción alemanes producían muchos menos efectivos que los programas de entrenamiento masivo de Gran Bretaña y Estados Unidos, cuyos pilotos de combate recibían de 325 a 400 horas de vuelo. Hacia la primavera de 1944, la Luftwaffe empezaba a quedarse sin cazadores experimentados y los reemplazos, incapaces de manejar problemas de motor y meteorología, o incluso aterrizar en campos sin asfaltar, estaban destruyendo más aviones en accidentes que los que se perdían en combate a manos del enemigo. En el aire, estos neófitos de 18 y 19 años no tenían ninguna posibilidad. «Los pilotos alemanes novatos que volaron en 1944 contra los bien entrenados pilotos estadounidenses y británicos –escribió James S. Corum, historiador de la Luftwaffe– rara vez duraban más de unas semanas en combate antes de que los mataran o hirieran».[125]

La experiencia era una cualidad de gran valor, porque «la primera vez que entras en combate, no ves tan bien como después –explicó el as Gerald Johnson–. No sabes con exactitud qué es lo que estás buscando […] Tus ojos, si miras al infinito, no se centran en nada. Al cabo de un tiempo, comprendes que lo que buscas es un pequeño punto en el cielo, que, en un instante, se convierte en un aeroplano. Muchos [pilotos] escrutan el cielo y no lo ven. Nunca desarrollan la capacidad de ver a los aviones enemigos».[126] Esto explica por qué el «conocimiento de la situación»[127] –buenos ojos y un buen cuello– solía ser la

diferencia entre vivir y morir. Esto, y reflejos rápidos como el rayo. «Todo sucede en una serie de destellos. No hay tiempo para pensar –le contó Gentile a Ira Wolfert–. Si pierdes tiempo para pensar no tendrás tiempo de actuar. Mientras dura el combate, tienes la mente vacía».[128]

Si el *fighter boy* vivía en un mundo de fracciones de segundo, los *bomber boys* habitaban un mundo de horas agónicas, con demasiado tiempo para pensar en su fin, que dependía, en extremo, de la diosa Fortuna. En sus programas de entrenamiento y ensayo, la Fuerza Aérea buscaba cualidades diferentes para ambos tipos de piloto: fortaleza física, juicio, resistencia emocional, fiabilidad, espíritu de equipo, disciplina y liderazgo para el piloto de bombardero; coordinación visomotriz ágil, agresividad, audacia, individualismo y ardor guerrero en los pilotos de caza. La Fuerza Aérea definió del siguiente modo al piloto de bombardero ideal: «La actitud de los miembros de la tripulación […] era que preferían sin dudarlo que otra dotación del grupo se quedara al piloto más espectacular […] si podían quedarse con el hombre que, cuando estuvieran en una situación difícil, donde hubiera que tomar una decisión que significara la vida o la muerte para ellos, eligiera con rapidez […] la mejor decisión posible».[129] En los pilotos de bombardero, las «características intelectuales» eran más apreciadas que las habilidades sensoriales y motoras. «El amor por los deportes sangrientos, la arrogancia […] y la ausencia de un nivel intelectual elevado son buenos factores para elegir a un piloto de caza», decía este estudio de la Fuerza Aérea.

Mientras que para una dotación de bombarderos la mayor emoción era sobrevivir a una misión, los pilotos de caza retornaban de una «buena caza»[130] eufóricos y cortaban el aire con las manos para indicar el número de alemanes que habían abatido. «A los extraños les resulta chocante la franca complacencia que muestra un grupo de caza tras una intensa matanza»,[131] observó el psiquiatra de la 8.ª Fuerza Aérea, Douglas Bond.

Con todo, los pilotos de bombardero sufrían unas cifras de bajas muy superiores a las de los cazas y los jefes de dotación, con sus mayores responsabilidades, eran más susceptibles de sufrir colapsos mentales o fatiga de combate.[132] «La tarea del piloto de caza es ideal para una elevada motivación»,[133] concluyeron los psicólogos de la Fuerza Aérea. Los pilotos de caza tenían reuniones de prevuelo más cortas e informales: cinco minutos, mientras que las de los bombarderos duraban una hora. Despegaban y se organizaban de forma mucho más rápida y menos peligrosa que los pilotos de bombardero y, salvo en misiones de ametrallamiento, rara vez eran el objetivo de los artilleros de la *flak* nazi. Solos en el limpio cielo, el piloto de caza, aunque dentro de unas limitaciones, podía volar como quisiera y tomar sus propias decisiones. A menudo esto fomentaba la temeridad explosiva y el exhibicionismo peligroso, pero con más frecuencia salvaba vidas de pilotos, pues estos podían evadirse,

trepar o picar cuando la cosa se ponía demasiado fea.[134] Una tripulación de Fortaleza en una pasada de bombardeo tenía que quedarse quieta y aguantar, como la de un submarino atrapado bajo un ataque en el fondo del océano. Como escribió un oficial de Estado Mayor de la unidad de Blakeslee: «Hay que reconocer esto a los *bomber boys*: ellos son los que libraron la parte más dura de la guerra aérea».[135] Sus sacrificios permitieron a los *fighter boys* rematar a la Luftwafffe.

LA LUFTWAFFE, SUPERADA EN PRODUCCIÓN Y EN COMBATE, EN MAYO DE 1944 perdió la superioridad aérea sobre la Europa continental. Estadounidenses y británicos tenían veinte veces más aviones que los alemanes, así como el combustible y los pilotos entrenados para volarlos. Interrogado después de la contienda, el *Generalleutnant* Karl Koller, jefe del estado mayor de operaciones de la Luftwaffe, afirmó que, si Alemania hubiera tenido supremacía aérea en la primavera de 1944, «no habría habido invasión o esta habría sido rechazada con sangrientas pérdidas».[136] No obstante, tras perder la ascendencia aérea en las grandes batallas libradas entre marzo y mayo de 1944, la «tarea» de la Luftwaffe, afirmó Koller, «era hacer sacrificios».

Cuando se le preguntó por qué Alemania no desarrolló un caza ágil capaz de permanecer en el aire el mismo tiempo que el Mustang, Koller replicó que los industriales e ingenieros alemanes insistían en que semejante aeroplano «no podía construirse».[137] Aunque la idea se podría haber resucitado cuando la guerra empezó a ir mal para Alemania y si Hitler hubiera mostrado interés por ella. Tal es la diferencia entre la flexible democracia y el rígido despotismo. Antes de la guerra, los barones del bombardero estadounidenses y la industria aeronáutica repitieron las opiniones de los expertos alemanes. Sin embargo, cuando surgió la crisis reaccionaron, aunque casi llegaron tarde. Un desembarco cuyo éxito parece inevitable solo cuando, *a posteriori*, fue posible por la introducción en la contienda de una máquina aérea que pocos creían que pudiera construirse.

El gran duelo

Forzar a la Luftwaffe a replegarse hacia Alemania hizo posible el desembarco, aunque no garantizó su éxito. La Wehrmacht, muy reforzada, se hizo fuerte en el norte de Francia con órdenes de Hitler de combatir hasta el último hombre. ¿Cómo usar el poder aéreo para debilitarla? Los líderes de la Gran Alianza llevaban debatiendo esta cuestión desde enero de 1944 y no fue hasta primeros de mayo cuando se llegó a un incómodo acuerdo. Fue una de las disputas estratégicas más tormentosas de la guerra.

Una vez nombrado comandante supremo de Overlord, Eisenhower exigió el

mando operacional de las fuerzas aéreas tácticas y estratégicas de Gran Bretaña y Estados Unidos. Debía tenerlo, insistía, con objeto de asegurar que todo el esfuerzo aéreo anglo-estadounidense se concentrara en el apoyo inmediato de la invasión. «Hap» Arnold, viejo amigo de Eisenhower, aceptó de inmediato, pero los británicos protestaron.[138] Conseguir que Churchill y su Gabinete de Guerra cedieran el control del Mando de Bombarderos fue una empresa hercúlea y, para lograrlo, Eisenhower tuvo que amenazar con la dimisión. Si los bombarderos de Arthur Harris no recibían sus órdenes, comunicó a Churchill, «lo único que podía hacer es volver a casa».[139] Esto zanjó la cuestión. El vicemariscal del Aire *sir* Trafford Leigh-Mallory, cuya competencia era cuestionada por Spaatz, recibió el mando del arma aérea táctica del desembarco, que incluía a la 9.ª Fuerza Aérea. A partir del 14 de abril, y hasta que se ganara la batalla de Normandía, Arthur Tedder, adjunto jefe de Eisenhower, ejercería la supervisión conjunta del Mando de Bombarderos, así como de la 8.ª y la 15.ª Fuerzas Aéreas.

Una vez asegurado el control de los bombarderos, Eisenhower tenía que decidir cómo emplearlos en las semanas previas al desembarco. Todo el mundo estaba de acuerdo en que el principal combate sería la batalla de acumulación de efectivos. Los aliados contaban con la sorpresa y su abrumador poder de choque para establecer en las playas una pequeña parte de su contingente durante el Día D. Hecho esto, la victoria sería para el bando que pudiera acumular más poder bélico. En esto, los alemanes parecían tener ventaja. Gracias a la excelente red viaria y de ferrocarril de Bélgica y Francia, podían reabastecer a sus ejércitos con más facilidad que los aliados, quienes dependerían de la vulnerable ruta marítima entre la península de Cotentin, en Normandía, hasta los grandes depósitos de suministros del sur de Inglaterra. El objetivo aliado era aislar la cabeza de playa y al contingente germano de Normandía de sus fuentes principales de abastecimiento en Renania y el Ruhr.

Eisenhower consideró que el plan propuesto por el principal asesor científico de Tedder, el profesor Solly Zuckerman, era el que tenía más posibilidades de lograrlo. Zuckerman propuso una campaña de bombardeo estratégico contra nudos y talleres ferroviarios en el norte de Francia y en Bélgica. Al golpear a estos puntos de transporte tierra adentro, los aliados crearían una situación de caos y devastación que detendría o ralentizaría de forma radical el envío de refuerzos alemanes a la zona del desembarco. Esto, consideraba Zuckerman, sería más efectivo que la campaña de eliminación de puentes propuesta por el equipo de identificación de blancos de la Fuerza Aérea estadounidense, formado por jóvenes economistas y dirigido por Walter W. Rostow y Carl Keyson, que, en la década de 1960, ostentaron cargos económicos de relevancia en la Casa Blanca. Los nudos ferroviarios, en opinión de Zuckerman, eran blancos más fáciles para los bombarderos pesados que los puentes y su destrucción causaría un mayor caos del tráfico. La propuesta de Zuckerman, conocida como Plan de Transporte,[140]

recibió las críticas de tres formidables adversarios: Arthur Harris, Carl Spaatz y Winston Churchill.

Harris y Spaatz estaban de acuerdo en una cosa. El plan de Zuckerman los desviaría de su objetivo compartido: bombardear Alemania hasta obligarla a dejar la guerra, lo cual haría innecesario el desembarco.[141] «No se le podía conceder a Alemania una tregua mayor que el cese o una reducción ponderable del bombardeo del país propiamente dicho –reflejó Harris en un destemplado memorando de oposición al plan de Zuckerman–. Todo el país vivirá una inmensa sensación de alivio y esperanza renacida».[142] Sin embargo, la posición y prestigio de Harris estaban socavados por las pérdidas insostenibles que sus unidades acababan de encajar sobre Berlín: desde el mes de noviembre anterior, había perdido casi 1200 bombarderos. Harris no se rindió y alegó que sus bombardeos nocturnos eran incapaces de alcanzar blancos de precisión, como nudos ferroviarios. Charles Portal, el jefe de Estado Mayor de la RAF, no se dejó engañar por el farol y ordenó al Mando de Bombarderos que atacara seis centros ferroviarios en Francia. Los blancos fueron pulverizados. En palabras de Max Hastings: «Harris fue desmentido por el virtuosismo de sus propios hombres».[143] Como bien sabía, sus dotaciones habían desarrollado la capacidad de bombardear de noche con casi la misma precisión que la 8.ª a plena luz del día. Tras estas dos derrotas, Harris no tuvo más remedio que apoyar, a regañadientes, el Plan de Transporte.

Si a Harris le preocupaba no acabar con suficientes alemanes, a Churchill le inquietaba matar a demasiados franceses. Los cerca de 70 centros ferroviarios identificados por Zuckerman estaban en el interior o próximos a áreas urbanas y los informes de inteligencia indicaban que el bombardeo podría matar o herir a un mínimo de 160 000 civiles franceses y belgas,[144] lo cual podría crear un «legado de odio»[145] que envenenaría las relaciones de posguerra con Francia. Poco antes del Día D, Churchill ablandó su oposición. Su preocupación por la «matanza a sangre fría»[146] de civiles quedó algo mitigada después de consultar al respecto con el comandante de las Fuerzas Francesas Libres (Forces françaises libres, FFL) en el Reino Unido, el general Pierre Koenig. Este replicó: «Esto es una guerra y lo normal es que muera gente […] aceptaríamos el doble de la cifra prevista para librarnos de los alemanes».[147] Con todo, hizo falta una carta de Roosevelt, de principios de mayo, en la que insistía en que las consideraciones militares debían predominar, para convencer al primer ministro de que diera su pleno apoyo a una iniciativa de bombardeo que se había iniciado contra sus protestas intermitentes.[148]

La contrapropuesta más seria al Plan de Transporte fue el Plan del Petróleo de Carl Spaatz.[149] Tras lograr la superioridad aérea con sus aparatos de caza, la Fuerza Aérea estadounidense propuso explotar esa ventaja con el envío de sus aparatos pesados contra la industria que mantenía en el aire a la maltrecha

Luftwaffe y a la Wehrmacht en campaña. Los analistas de objetivos de Spaatz estimaron que los bombarderos estratégicos estadounidenses podían provocar una reducción del 50 por ciento de la producción de gasolina de Alemania con solo 25 raids: 15 de la 8.ª Fuerza Aérea y 10 de la 15.ª La resultante emergencia de combustible reduciría la movilidad de las divisiones motorizadas de la Wehrmacht y sumiría en el caos la entrega de abastecimientos y refuerzos a la cabeza de playa de Normandía, un dividendo muy superior, argumentaba Spaatz, que el generado por la destrucción de unos núcleos ferroviarios de fácil reparación.

Spaatz trató de hacer esta propuesta más atractiva para Eisenhower con el argumento de que una ofensiva contra el petróleo solo requeriría la mitad de los efectivos operativos de la Fuerza Aérea de Estados Unidos. La otra mitad podía emplearse en la destrucción de la infraestructura de transporte de Francia. No obstante, en lugar de saturar de bombas los centros ferroviarios, Spaatz propuso concentrar operaciones tácticas sobre los puentes que cruzaban los ríos Sena y Loira, los blancos que recomendaba el comité del teniente Rostow.

«Hap» Arnold urgió a Marshall a que apoyase el plan de Spaatz, pero este dejó la decisión final en manos de Eisenhower, que confiaba mucho en el consejo de Tedder en relación con cuestiones aéreas.[150] En última instancia, la fama de exageración y los fracasos previos de los barones estadounidenses del bombardeo contribuyeron a desbaratar los argumentos a favor del bombardeo de petróleo. Un año antes, la 8.ª Fuerza Aérea había argumentado con igual vehemencia que la industria de rodamientos de Alemania era un objetivo que podía poner fin a la contienda. Tedder también tenía cierta historia con esta cuestión. Al comienzo de la guerra, el Mando de Bombarderos de la RAF atacó las plantas petrolíferas germanas y sufrió un estrepitoso fracaso: no logró alcanzar los blancos y perdió docenas de dotaciones. «Ya nos han llevado a ese jardín en el pasado», escribió Tedder a Portal, que también compartía ese escepticismo.

El 25 de marzo, en una tensa reunión de todos los mandos aeronáuticos anglo-estadounidenses, Eisenhower dictaminó a favor de Zuckerman, pese a que Churchill –que no estuvo presente en la reunión– estaba a favor del Plan del Petróleo.[151] Eisenhower hizo esto después de que el general Frederick Anderson admitiera –bajo un exhaustivo examen– que la Fuerza Aérea «no podía garantizar que los golpes a los blancos petrolíferos tuvieran un efecto apreciable durante la fase inicial de Overlord».[152] El Plan del Petróleo, afirmó, «tendría un efecto decisivo en un periodo de unos seis meses», lo que no era suficiente para Ike. Le preocupaban más las seis primeras semanas del desembarco: establecer a sus ejércitos en la costa y mantenerlos allí.

Portal finalizó la reunión con el comentario de que los estados mayores de las fuerzas aéreas aliadas debían considerar la adopción del Plan del Petróleo, aunque solo después de que se superara la primera crisis de Overlord y los contingentes

aliados estuvieran firmemente asentados en Normandía. Eisenhower se mostró de acuerdo, lo cual puso fin al «gran duelo»,[153] como lo denominó un oficial estadounidense.

Spaatz se plegó a los deseos de Eisenhower sin pelear en público porque tenía el máximo respeto hacia el comandante supremo. «Si Eisenhower le hubiera solicitado, por escrito, que lanzara sus bombas sobre el océano Ártico el Día D, habría obedecido»,[154] afirmó el coronel Richard D'Oyly, oficial jefe de objetivos de Spaatz. Puede que hubiera algo más que obediencia. Aunque es indudable que ansiaba que el desembarco tuviera éxito, creía que podía fracasar y no quería que acusaran de obstruccionismo a la Fuerza Aérea. «Esta jodida invasión no puede triunfar –le comunicó a su estado mayor antes de la reunión del 25 de marzo– y no quiero formar parte de los responsables. Una vez fracase, les podremos demostrar que podemos ganar a base de bombardeos».[155]

De igual modo, Spaatz tampoco pensaba que había sido derrotado del todo en la reunión del 25 de marzo. Animado por la admisión del comité de que el Plan del Petróleo era «muy atractivo»,[156] Spaatz persuadió a Tedder para ceder un contingente de Liberator de la 15.ª Fuerza Aérea que atacara Ploieşti, una incursión que infligió daños suficientes para convencer a Tedder de permitir más incursiones desde Italia. Pero Spaatz quería más. Deseaba bombardear las plantas de petróleo sintético de Alemania, la fuente principal de sus suministros petrolíferos. Eisenhower le dijo que esperara hasta finales del verano, pero Spaatz insistió. Tras una encendida discusión con Ike, durante la cual Spaatz podría haber amenazado con dimitir,[157] Eisenhower cedió, aunque solo un poco. Dio a Spaatz autorización verbal para que sus bombarderos golpearan plantas de petróleo sintético durante dos días de mayo, cuando el tiempo estuvo despejado sobre Alemania, pero imposible en Francia.[158]

El 12 de mayo, Jimmy Doolittle envió 886 bombarderos contra un denso complejo de plantas de petróleo sintético en el centro de Alemania, que provocó una extraordinaria batalla aérea en la que los estadounidenses perdieron 46 bombarderos y los alemanes más de 60 cazas. La ferocidad de la lucha convenció a Spaatz de que sus planificadores de objetivos habían dado con el fatal punto débil del enemigo. «Ese día se decidió la guerra tecnológica»,[159] recogió Albert Speer en sus memorias. Una semana después de la incursión, Speer reportó a Hitler que «el enemigo nos ha golpeado en uno de nuestros puntos débiles. Si esta vez persisten en él, pronto no tendremos producción de fuel digna de mención. ¡Nuestra única esperanza es que el otro bando tenga un Estado Mayor General de la fuerza aérea tan atolondrado como el nuestro!».[160]

Después de dieciséis días de reparaciones durante las veinticuatro horas del día, la 8.ª volvió a golpear los días 28 y 29 de mayo, mientras que la 15.ª asaltaba Ploieşti. Este doble golpe redujo a la mitad la producción petrolífera alemana. Las intercepciones de ULTRA confirmaron la profunda alarma de los germanos.[161] Se

dice que Tedder comentó: «Supongo que tendremos que darle al cliente lo que pide».[162] Sin embargo, con el desembarco a menos de una semana, la ofensiva del petróleo tendría que esperar.

Bombardear para invadir

Los golpes de Spaatz contra el petróleo previos al desembarco produjeron dividendos inesperados. La amenaza de nuevas incursiones mantuvo a la mayor parte de la caza germana en el interior de Alemania, incluso después de que las unidades terrestres aliadas asaltaran las playas el 6 de junio de 1944. El Plan de Transporte tuvo un éxito aún mayor. Los bombarderos aliados y otros medios de los aliados desmantelaron casi por completo la red ferroviaria del norte de Francia y Bélgica y estrangularon el principal canal de suministro que alimentaba al Ejército alemán.[163] Los cazas aliados se lanzaban sobre todo lo que se moviera por las carreteras y vías férreas de Francia. En un solo día de mayo, el Mando de Cazas de la 9.ª Fuerza Aérea, a las órdenes del general de división Elwood «Pete» Quesada, uno de los líderes aeronáuticos más innovadores de Estados Unidos, destruyó tantos trenes que los aviadores bautizaron la ocasión como Día de Chattanooga, por el tema de Glenn Miller *Chattanooga Choo-Choo*. Un comandante germano llamó a las carreteras que conducían a Normandía las «Jabo************ Rennstrecki»,[164] la pista de carreras de cazabombarderos.

En un cambio de última hora del Plan de Transporte original, los cazabombarderos aliados machacaron los puentes sobre el Loira y el Sena y aislaron la mayor parte de Normandía y Bretaña del resto de Francia. (El plan táctico que habían propuesto en marzo los planificadores de objetivos de Spaatz). Hacia la última semana de mayo, todas las rutas al otro lado del Sena al norte de París estaban cerradas al tráfico ferroviario. Los puentes de la zona del paso de Calais fueron castigados con más intensidad aún, en un intento (exitoso) de convencer al enemigo de que la invasión llegaría por esa zona, que estaba mucho más cerca del sur de Inglaterra, punto de lanzamiento del desembarco, y del norte de Alemania, su objetivo final.

Las aeronaves aliadas descargaron un total de 71 000 toneladas de bombas sobre la red ferroviaria de Francia, el equivalente a siete veces el poder explosivo de la bomba de uranio que redujo a la nada la ciudad de Hiroshima.

Los estudios de posguerra del bombardeo previo a la invasión sugieren que la campaña de eliminación de puentes con cazabombarderos a baja altura fue más eficaz para impedir los movimientos de efectivos germanos que la destrucción de los núcleos ferroviarios con aparatos pesados.[165] Mediante el empleo de decenas de miles de esclavos, los ale-manes reparaban vías y nudos ferroviarios con la misma rapidez que los bombarderos estratégicos los destruían. Y estos ataques desde gran altura sobre centros ferroviarios en áreas urbanas con una alta

densidad de población acabaron con una cifra estimada de 12 000 civiles franceses y belgas. En este sentido, los ataques tácticos sobre los puentes y las locomotoras en movimiento causaban daños colaterales mínimos y tuvieron mayor efecto sobre la capacidad del adversario de mover sus ejércitos. La Wehrmacht combatió una brillante batalla defensiva en Normandía, pero su destino quedó sellado cuando el poder aéreo aliado ganó la batalla de la acumulación previa al inicio del desembarco.

Varios generales alemanes, entre ellos el *Generalfeldmarschall* Gerd von Rundstedt, comandante de las fuerzas terrestres en Normandía, y el *Generalfeldmarschall* Wilhelm Keitel, jefe del Oberkommando der Wehrmacht (Alto Mando de la Fuerza de Defensa, OKW), relataron a los interrogadores aliados después de la guerra que la invasión triunfó únicamente por «nuestra incapacidad de traer reservas en el momento adecuado […] nadie podrá nunca demostrarme –manifestó Keitel– que no podríamos haber repelido la invasión, de no ser por la superioridad de la fuerza aérea enemiga en bombarderos y cazas, que imposibilitó lanzar al combate a esas divisiones».[166]

Compartir la guerra

«Esperamos tanto tiempo que parecía una broma –escribió Bert Stiles en su diario–. Cada vez que nos despertaban por la noche, alguien decía, "es el Día D". Pero nunca lo era. Pero entonces, el 6 de junio, sí que lo fue».[167]

Esa noche nadie durmió en Anglia Oriental. Desde medianoche, los cielos rugían y vibraban con miles de aviones –transportes de tropas, aparatos de reconocimiento, bombarderos y cazas– que se reunían en las nubes bajas. Grandes formaciones aéreas volaban por un corredor de apenas 16 kilómetros de ancho, en el que se arriesgaban a chocar. Los bombarderos, en escuadrones de seis aeronaves, seguían haces de focos en dirección a un punto al sur de Londres y se mantenían apartados de las rutas de los demás. Allí, las nubes dispersas se concentraron y se convirtieron en un sólido manto gris sobre el cual una enorme parada de más de 1300 aparatos pesados volaba atronadora en dirección a los blancos, encabezados por las luces parpadeantes de los Pathfinder, los aviones guía.

Stiles y su dotación formaban parte del «gran espectáculo».[168] Al mirar hacia abajo, desde 6000 metros de altura, Stiles pudo ver los monstruosos fogonazos de las piezas navales, púrpura y naranja, sobre el apagado fondo gris del mar. Mientras el general Laurence Kuter observaba pasar sobre su B-17 de observación tal armada de bombarderos, un amigo al que había dado por muerto se hallaba en una granja en la Francia ocupada, en espera del anuncio de la invasión.

POCO DESPUÉS DE DEJAR SU TRABAJO EN EL CUARTEL GENERAL Y ASUMIR el mando de una nueva formación de bombarderos Liberator, el 487.º Grupo, el teniente coronel Beirne Lay jr. fue derribado del cielo mientras lideraba su unidad en un ataque preparatorio del desembarco contra el centro ferroviario de Chaumont, Francia, al sur y al oeste de París. Lay y su copiloto, el teniente Walter Duer, contactaron con la clandestinidad. Sin embargo, con todas las rutas de huida a España cerradas por la Gestapo y la destrucción de la red ferroviaria de Francia, los trasladaron a una casa segura controlada por el maquis local. Llegaron la noche previa al Día D.[169]

Al amanecer, el propietario, M. Paugoy, un hombrecillo pequeño y nervioso con una voz muy aguda, los despertó zarandeándolos: «Le débarquement! Les Américains! Normandie! Normandie!».[170] Los dos aviadores saltaron de la cama y escucharon la noticia en la distorsionada radio de la cocina. Tras un desayuno celebratorio de huevos y tostadas, los llevaron a un lugar en el campo que sería su escondite. «Estábamos examinando el viñedo –recordó Lay– cuando un repentino rugir de motores llenó el aire. De las brumas del alba surgió una formación de 36 Messerschmitt 109 con una gran bomba colgada de cada una de las relucientes panzas, verdes y grises. La formación sobrevolaba la granja mientras se congregaba, procedente de un aeródromo cercano; se bamboleaba lentamente bajo la gran carga».[171]

Walt Duer miró hacia arriba y murmuró: «Con la cobertura de cazas que tendremos sobre el canal, apuesto a que ninguno de esos bastardos regresa a la base».[172] Cuando la formación se fundió en el cielo, Beirne Lay sintió «una punzada de orgullo» de que el dominio del aire de los estadounidenses «hubiera condenado a este resto de la Luftwaffe a una misión suicida».

Los Messerschmitt que vieron esa mañana los dos aviadores abatidos formaban parte de una reserva de 300 interceptores enviada a la zona de invasión para reforzar el insignificante contingente de 150 cazas destacados allí. La mayoría de estos quedaron «dispersos de mala manera –según los reportes aliados– y reducidos en número debido a la incompetencia de sus pilotos».[173] Cuando descubrieron que los ataques aéreos previos al desembarco habían convertido en paisajes lunares la mayoría de sus pistas avanzadas en Francia, tuvieron que operar desde campos improvisados muy a retaguardia de las playas, donde caían víctimas de enjambres de cazas anglo-estadounidenses, y eran incapaces de prestar una asistencia efectiva a las unidades de la Wehrmacht en la zona de invasión. La mayoría de los cerca de 90 aeroplanos que atacaron la flota de desembarco la tarde del Día D causó escasos daños y fue ahuyentada o masacrada por los cazas aliados.

Ese día no hubo gloria para los *bomber boys*. Por la mañana, aparecieron de forma repentina y estrepitosa sobre las defensas litorales del enemigo en el mismo momento en que las primeras lanchas tocaban tierra. Obstaculizados por la densa

capa de nubes y temerosos de alcanzar a sus propios efectivos, los líderes de formación, usando visores radar, demoraron el lanzamiento. Cayeron 5000 toneladas de explosivos tras las posiciones costeras sin causar daño alguno. Los aparatos pesados volaron ese día otras misiones contra fortificaciones y nudos de transporte enemigos a poca distancia de las playas para desbaratar los intentos germanos de aportar refuerzos, pero su apoyo aéreo no fue tan efectivo como las operaciones a baja cota de los Thunderbolt, los Mustang y los B-26 Marauder. Los bimotores Marauder diezmaron las defensas germanas de la playa de Utah y garantizaron a las fuerzas de asalto estadounidenses un desembarco mucho más fácil de lo esperado en ese sector.

En realidad, la 8.ª Fuerza Aérea ya había cumplido su indispensable cometido.[174] En los cinco meses de batalla por la supremacía aérea que posibilitaron la invasión, las Fuerzas Aéreas estadounidenses en Europa perdieron más de 2600 bombarderos pesados y 980 cazas, además de sufrir 18 400 bajas, entre ellos 10 000 muertos en combate, más de la mitad de los hombres que la 8.ª perdió en todo 1942 y 1943. Estos aviadores merecen un puesto comparable en la memoria nacional a los cerca de 6000 soldados estadounidenses muertos, heridos o desaparecidos en los asaltos anfibios y aerotransportados del Día D.[175]

PARA CASI TODOS LOS AVIADORES ALIADOS QUE VOLARON ESE DÍA, FUE LA mayor experiencia de la guerra. «Expliqué la misión a las dotaciones del 100.º –recordó «Rosie» Rosenthal– y nunca los había visto reaccionar así. Se pusieron en pie, entre vítores y clamores. Era el día que estábamos esperando. Lideré al grupo en la tercera misión de bombardeo del Día D, hacia el anochecer. Teníamos una norma. Nadie podía hablar por el intercomunicador si no era absolutamente necesario [...] disciplina de radio. Pero cuando pasamos sobre esa gran armada y nos dirigimos hacia las playas, un miembro de la dotación empezó a recitar una oración por toda la gente que estaba allí abajo y todos nos unimos al rezo. Fue uno de los momentos más emotivos de mi vida».

En el vuelo de retorno a Inglaterra, Bert Stiles se preguntó cómo estarían «los pobres bastardos de las playas».[176] Los aviones estaban sobre ellos, los buques de guerra los apoyaban, pero esta sería su pelea. Y entonces se dio cuenta. «Nuestra guerra se había acabado, la contienda exclusiva de la 8.ª y la 9.ª Fuerzas Aéreas de día y de la RAF por la noche [...] Seguiríamos acarreando bombas, muchas más y con más frecuencia, pero ya no era nuestro espectáculo particular. Los muchachos que se lo tomaban con calma tenían ahora todos los focos sobre ellos».

Al teniente Bert Stiles no le importaba compartir la guerra. «La sangre es la misma, tanto si la derramas sobre aluminio que en el barro de Normandía. Hacen falta agallas tanto si vuelas un aeroplano de un millón de dólares como si vadeas lentamente con un fusil de cincuenta dólares [...] quizá algunos de los fanáticos del poder aéreo bramarán que las cabezas pensantes no nos dieron la

oportunidad de ganar a nuestra manera».[177] A pesar de todo, «la única cosa que importa –escribió Stiles la víspera del Día D– es ganar, ganar como sea, para que nunca más vuelva a haber otra».[178]

NOTAS

1 Citado en Emerson, «pointblank», en Borowski, H. R. (ed.), 1988, 447.
2 Dwight D. Eisenhower a George C. Marshall, George C. Marshall Papers, George C. Marshall Research Library.
3 Citado en Murphy, Ch. J. V., 16 de octubre de 1944, 97.
4 *Ibid.*
5 *Ibid.*
6 250 salidas de la Luftwaffe: AAF, vol. 3, 194-195.
7 Gabreski, F. según contado por Carl Molesworth, 1991, 147-148; *S&S*, 22 de febrero de 1944, 1, 4.
8 Tácticas de combate: Zemke, H. y Freeman, R. A., 1989, 145-146; Boyne, W., 2001, 97.
9 Citado en Murphy, Ch. J. V., *op. cit.*, 109; AAF, vol. 3, 34.
10 Citado en Davis, R. G., 1993, 323; *véase también S&S*, 22 de febrero de 1944, 1,4; y Freeman, R. A., Crouchman, A. y Maslen, V., 1981, 183-184.
11 Shaw, I., 1948, 463-465.
12 William R. Lawley: Entrevista con el coronel William R. Lawley, Programa de Historia Oral de la Fuerza Aérea, 5 de octubre de 1971, K239.0512-487, AFHRA.
13 Richard Goldstein, «William Lawley, 78, Won Medal of Honor», *NYT*, 1 de junio de 1999, C13.
14 Todas las citas acerca de este incidente proceden del influyente libro de Rick School y Jeff Rogers, School, R. y Rogers, J., 2000, 44-45, 49, 63, 66.
15 No iban a abandonarlo: Mención de la Medalla de Honor, Archibald Mathies, Órdenes Generales, n.º 52, Departamento de Guerra, Washington D. C., 22 de junio de 1944, NA.
16 Punto débil: Comité de Planificación Operativa Combinado, «Third Periodic Report on Enemy Daylight Fighter Defenses and Interception Tactics, 15 February 1944-2 March 1944», 26 de marzo de 1944, Spaatz MSS; Emerson, *op. cit.*, 455.
17 Anderson a Arnold, 27 de febrero de 1944, Spaatz MSS.
18 Retraso de dos meses en la producción de aviones: AAF, vol. 3, 43, 45.
19 Karl Otto Saur: Speer, A., 1977 (1970), 349; AAF, vol. 3, 44.
20 El 18 por ciento de los pilotos de caza: Murray, W., 1985, 229; AAF, vol. 3, 68-69.
21 Dispersión: USSBS, *Aircraft Division Industry Report*, Washington D. C., U. S. Government Printing Office, 1945, 5.
22 *Ibid.*, 6-7.
23 Anderson a Arnold, 27 de febrero de 1944, Spaatz MSS.
24 Ampliación de los periodos de servicio: Arnold a Doolittle, 11 de febrero de 1944, 519.245, Doolittle a Arnold, 4 de marzo de 1944, 168.6007, ambas en AFHRA.
25 Entrevista del autor con Larry Goldstein, 7 de agosto de 2002.
26 Citado en McFarland, S. L. y Newton, W. Ph., 1991, 197; Anderson a Arnold, 27 de febrero de 1944, Spaatz MSS; general F. L. Anderson al general O. A. Anderson, transcripción de una conversación telefónica, 29 de febrero de 1944, Spaatz MSS.
27 Más del 70 por ciento de los cazas: *Generalleutnant* Josef Schmid, «The Struggle for Air

Supremacy over the Reich, 1 January 1944-31 March 1944», 1954, K113.107-158-160, AFHRA.
28 Citado en McFarland, S. L. y Newton, W. Ph., *op. cit.*, 197; *véase también* Ardery, Ph., 1978, 167.
29 Hall, G. C., 1946, 164-165.
30 Harry C. Mumford: entrevista con William E. Charles, 1983, AHM; Bud Hutton, «First U.S. Bombs Dropped on Berlin», *S&S*, 6 de marzo de 1944, 1-2.
31 Citado en Hall, G. C., *op. cit.*, 160.
32 Yeager, Ch. y Janos, L., 1985, 26.
33 *Ibid.*
34 *Ibid.*
35 Todas las citas proceden de *ibid.*, 26-32; El relato de la autobiografía de Yeager difiere en algunos detalles de la historia que le contó a un oficial británico a su regreso a Inglaterra; *vid.* «Escape and Evasion Case File for Flight Officer Charles (Chuck) Yeager», 338-660-yeager, na.
36 El maquis: Harrison, G. A., 1951, 203; Jackson, J., 2001, 484.
37 Los «Carpetbaggers»: «A "Carpetbagger" with the French Forces of the Interior», en «They Flew at Night», autoeditado por la 801.ª/492.º Asociación del Grupo de Bombardeo, en ME. Para un relato completo, *vid.* Parnell, B., 1987.
38 Yeager, Ch. y Janos, L., *op. cit.*, 34-35.
39 *Ibid.*, 33, 35.
40 *Ibid.*
41 Entrevista de historia oral de la Fuerza Aérea de Estados Unidos con el general de brigada Charles E. Yeager, 28 de abril-1 de mayo de 1980, K239.0512-1204 C.2, AFHRA.
42 *Ibid.*
43 *Ibid.*
44 Todas las citas en Yeager, Ch. y Janos, L., *op. cit.*, 38-40.
45 *Ibid.*
46 *Ibid.*, 40-43.
47 Citado en Hall, G. C., *op. cit.*, 174.
48 *The New York Times*: Drew Middleton, «U.S. Bombers Rain Fire on Berlin», *NYT*, 9 de marzo de 1944, 1.
49 LaMore, T. y Baker, D. A., 2002, 80-81.
50 «Reich Capital Aflame», *S&S*, 8 de marzo de 1944, 1.
51 Citado en Ethell, J. y Price, A., 2002, 24.
52 Harper, C. B. (reed.), s.f., 90.
53 Citado en Ethell, J. y Price, A., *op. cit.*, 87.
54 3000 toneladas de explosivos: Milton, T. R., enero de 1980, 80-81.
55 Todas las citas en Hall, G. C., *op. cit.*, 139.
56 Reclamaciones de la Fuerza Aérea: «Eighth Air Force Claims: VIII Bomber Command Narrative of Operations, 1943-1944», 519.332, AFHRA; «VIII Fighter Command Narrative of Operations, 1943-1944», 168.6005-55, AFHRA; Freeman, R. A., Crouchman, A. y Maslen, V., *op. cit.*, 194-195.
57 Hall, G. C., *op. cit.*, 181, 186-187.
58 *Ibid.*
59 *Ibid.*
60 *Ibid.*
61 Harper, C. B., *op. cit.*, 101.
62 Citado en Ethell, J. y Price, A., *op. cit.*, 100.

63 James B. Reston, «Berlin Blow», *NYT*, 7 de marzo de 1944, 4.
64 Harper, C. B., *op. cit.*, 94-95.
65 *Ibid.*, 101.
66 Bennett, J. M. jr., 1945, 43-44; entrevista con John M. Bennett, 14 de noviembre de 1984, AHM.
67 «Over 850 Forts», *S&S*, 9 de marzo de 1944, 1; Frederick Graham, «Bomber Men Awed by Havoc in Berlin», *NYT*, 7 de marzo, 5.
68 Harper, C. B., *op. cit.*, 83, 96.
69 Le Strange, R. y Brown, J. R., 1989, 95.
70 Harper, C. B., *op. cit.*, 109.
71 *Ibid.*, 99, 103.
72 *Ibid.*
73 *Ibid.*
74 Drew Middleton, «Nazis Shun Battle», *NYT*, 10 de marzo de 1944, 1.
75 Entrevista con el general de brigada William E. Kepner, 15 de julio de 1944, Spaatz MSS.
76 Spaatz a Arnold, 11 de marzo de 1944, Spaatz MSS.
77 Pérdidas de la 8.ª: Comité de Planificación de Operaciones Combinadas, «Fourth Periodic Report on Enemy Daylight Fighter Defense […] Period 3 March 1944-31 March 1944», 6 de abril de 1944, Spaatz MSS.
78 *Time*, 20 de marzo de 1944, 26.
79 Pérdidas alemanas: Murray, W., *op. cit.*, 239-240.
80 Bekker, C., 1968, 352.
81 Citado en Emerson, *op. cit.*, 469.
82 Pérdidas de abril: Murray, W., *op. cit.*, 262.
83 Galland, A., 1973 (1954), 196.
84 *Ibid.*
85 *Ibid.*
86 Citado en Smith, T., 1996, 85-99.
87 «Survey of Combat Crews in Heavy Bombardment Groups in ETO, June, 1944», 11, AFHRA.
88 Entrevista del autor con Paul Slawter, 24 de noviembre de 1998.
89 Stiles, B., 1999, 27, 65.
90 B. Stiles, «And So to Get Started», en Stiles, B., 1999, 70, 77-84; Stiles, B., 2001, 14-15, 37, 104.
91 *Ibid.*
92 Estudios del Ejército: «Survey of Heavy Bomber Crews», mayo-junio de 1944, 520.701, AFHRA.
93 Citado en Bowman, M., 1984, 134.
94 Bajas psiquiátricas: «Statistical Survey of Emotional Casualties of the Eighth Air Force Aircrews, 25 May, 1945», 520.7421, AFHRA; Davis, R. G., *op. cit.*, 379-380.
95 Pilotos de caza: entrevista con el general de división William E. Kepner, 15 de julio de 1944, Spaatz MSS.
96 Citado en Astor, G., 1997, 262.
97 Citado en Callahan, J. F. (ed.), 1947, 75-76.
98 Smith, B. jr., 1978, 54-56, 71, en ME; entrevista con Charles W. Bordner, 13 de mayo de 1989, AHM.
99 South, O. P., 1956, 76.
100 Citado en Amory, C., 21 de octubre de 1964, 9.

101 *Ibid.*
102 Citado en Smith, S., 2005, 29.
103 Cruz de Vuelo Distinguido: *S&S*, 4 de marzo de 1944, 4.
104 Citado en Dewey, D., 1996, 246.
105 *Ibid.*
106 Robinson, J. H., 1988, 333.
107 Citas de Ramsey D. Potts en Dewey, D., *op. cit.*, 251; *Washington Star*, 1 de abril de 1944.
108 Liderazgo práctico e inspirador: Smith, S., *op. cit.*, 126.
109 *Ibid.*; entrevista con James Stewart, Imperial War Museum Sound Archive.
110 Entrevista con Rosenthal, 21 de marzo de 2002.
111 Crosby, H. H., 1993, 320.
112 Entrevista con Rosenthal, 21 de marzo de 2002.
113 *Ibid.*
114 Gentile, D. S. y Wolfert, I., 1944, 2-3; Hall, G. C., *op. cit.*, 268-289. La puntuación oficial de Rickenbacker de veintiséis incluía cuatro globos.
115 Citado en Jablonski, E., 1982, 64.
116 McCrary, J. R. (Tex) y Scherman, D. E., 1944, 20.
117 Citado en Hall, G. C., *op. cit.*, 71.
118 Entrevista con el general de división William E. Kepner, 15 de julio de 1944, Spaatz MSS.
119 Bright, Ch. (ed.), 1992, 650.
120 Misiones de ametrallamiento: *Fighter Loss Summary*, 24 August 1943-31 May 1944, William E. Kepner Papers, 168, 6005-57, AFHRA.
121 Mando de Cazas de la 8.ª Fuerza Aérea, informe, 6 de abril de 1944, 520.310D, AFHRA; McFarland, S. L., 10 de junio de 1987, 199-200.
122 Zemke, H. y Freeman, R. A., *op. cit.*, 165.
123 Entrevista con W. R. Dunn, 2 de noviembre 1973, K239.0512-922 C. 1, AFHRA.
124 Entrevista con el general de división William E. Kepner, 15 de julio de 1944, Spaatz MSS.
125 J. S. Corum, «Defeat», en Higham, R. y Harris, S. J. (eds.), 2006, 221.
126 Entrevista con el general Gerald W. Johnson, 23-24 de febrero de 1989, K239.0512-1857, AFHRA.
127 Wells, M. K., 1995, 38.
128 Gentile, D. S. y Wolfert, I., *op. cit.*, 8.
129 Flanagan, J. C., 1948, 13-36.
130 Hall, G. C., *op. cit.*, 261.
131 Bond, D. D., 1952, 40.
132 Bajas mayores: Stouffer, S. A. *et al.*, 1949, vol. 1, 407; «Diagnosis and Disposition of Combat Crews Suffering from Emotional Disorders», 520.7411-2, AFHRA.
133 Flanagan, J. C., *op. cit.*, 13, 16, 30-36.
134 Imprudencia: Comandante Gerald Krosnick, «Anxiety Reaction in Fighter Pilots», en Wright, D. G. (ed.), 1945b, 55.
135 Hall, G. C., *op. cit.*, 161-162, 287.
136 USSBS, interrogatorio al *Generalleutnant* Karl Koller, 1945, 519.619-23, AFHRA; entrevista con el general de división William E. Kepner, 15 de julio de 1944, Spaatz MSS; Galland, A., primavera de 1953, 35.
137 *Ibid.*
138 «Hap» Arnold aceptó: Arnold a Eisenhower, 21 de enero de 1944, Eisenhower Library.

139 Citado en Ambrose, S. E., 1994, 96.
140 Plan de Transporte: Para una historia sucinta, si no imparcial, del plan estadounidense y todo el debate acerca de la planificación previa a la invasión, *vid*. Rostow, W. W., 1981.
141 Harris y Spaatz: Davis, R. G., *op. cit.*, 269, 350.
142 Citado en Murray, W., *op. cit.*, 249.
143 Hastings, M., 1989 (1979), 276.
144 Informes de inteligencia: Tedder, A. W., 1966, 521.
145 Churchill, W., 1951, 466-467; Eisenhower a Churchill, 5 de abril de 1944, Eisenhower Library.
146 Citado en Pogue, F. C., 1954, 132.
147 *Ibid.*
148 Carta de Roosevelt: Tedder, A. W., *op. cit.*, 531-532; Churchill, W., *op. cit.*, 466-467.
149 Plan del Petróleo: «Plan for the Completion of the Combined Bomber Offensive,», 5 de marzo de 1944, Spaatz MSS; AAF, vol. 3, 174-175; memo, Spaatz a Portal, «Use of Strategic Bombers in Support of overlord», 31 de marzo de 1944, Spaatz MSS.
150 Arnold urge a Marshall: Arnold al jefe de gabinete, 13 de marzo de 1944, Arnold MSS.
151 El 25 de marzo: Tedder, A. W., *op. cit.*, 526.
152 Anderson citado en Rostow, W. W., *op. cit.*, 34-35; el acta de esta reunión del 25 de marzo en *ibid.*
153 Citado en *ibid.*, 45.
154 *Ibid.*, 44.
155 *Ibid.*, 45.
156 Rostow, W. W., *op. cit.*, 95.
157 Dimisión de: Davis, R. G., *op. cit.*, 392.
158 AAF, vol. 3, 175.
159 Speer, A., *op. cit.*, 346-347.
160 *Ibid.*
161 Intercepciones de ULTRA: Haines, W. W., 1986, 99.
162 Citado en Rostow, W. W., *op. cit.*, 52.
163 Desmantelamiento de la red ferroviaria: ETO, «Effectiveness of Air Attack Against Rail Transportation in the Battle of France», 1 de junio de 1945, 164, 138.4-37, AFHRA.
164 Citado en Hughes, Th. A., 1995, 12.
165 Bombardeo previo a la invasión: Levine, A. J., 1992, 135; Rostow, W. W., *op. cit.*, *passim*; Wilmont, Ch., 1952, 233-238.
166 Interrogatorio del *Generalfeldmarschall* Wilhelm Keitel, 1945, 519.619-23, AFHRA; *véase también* el interrogatorio de Gerd von Rundstedt con Carl Spaatz, mayo de 1945, Spaatz MSS.
167 Stiles, B., 2001, 90-93.
168 *Ibid.*
169 Beirne Lay: Lay, B. jr., 1980, 125.
170 Todas las citas proceden de *ibid.*, 102-103.
171 *Ibid.*
172 *Ibid.*
173 AAF, vol. 3, 195. Los alemanes intentaron aproximadamente 250 incursiones contra la fuerza invasora.
174 La 8.ª el Día D: AAF, vol. 3, 143, 192.
175 Pérdidas de la Fuerza Aérea: Oficina de Historia de la Fuerza Aérea, Washington D. C., «Losses of the Eighth and Fifteenth Air Forces»; Davis, R. G., *op. cit.*, ap. 5, 23, 24;

Departamento de Guerra de Estados Unidos, Oficina de Control Estadístico, 1945, tablas 118 y 136.
176 Stiles, B., 2001, 90-93.
177 *Ibid*.
178 *Ibid*.

17. Inicio de una misión antes del alba con la carga de bombas en los vientres de los cuatrimotores, los «pesados». En la bomba han escrito: «Un huevo de Pascua especial para Hitler».

18. Un oficial de inteligencia imparte al amanecer la reunión informativa de la misión.



19. Oficiales de vuelo durante el trayecto hacia su bombardero.



20. El capellán Michael Ragan bendice a los aviadores.

21. Las Fortalezas se alinean para el despegue. Durante el ascenso, en el abarrotado y ennegrecido cielo, las colisiones aéreas eran comunes.



22. En 1943, los P-47 Thunderbolt acometieron la mayor parte de las misiones de escolta de bombarderos. Hubert «Hub» Zemke (izquierda), comandante del 56.º Grupo de Caza, la «Manada de Lobos», saluda a Glenn Miller, cuya orquesta de las Fuerzas Aéreas del Ejército estuvo de gira en 1944 por las bases de la 8.ª Fuerza Aérea.

23. Un navegante traza el rumbo hacia el objetivo en su puesto en el morro del bombardero.



24. Sobre las aguas del mar del Norte, este artillero operador de radio dispara unas cuantas ráfagas para comprobar las armas. Los hombres comenzaban a usar oxígeno a partir de los 3000 metros de altura.



25. Este artillero dorsal de Fortaleza se protege contra las temperaturas bajo cero con botas y guantes calefactables. Lleva un chaleco antibalas formado de placas de acero al manganeso cosidas a una cubierta de lona. De este colgaba un mandil del mismo material, que protegía las ingles y la parte superior de los muslos.



26. Cerca del objetivo, los bombarderos entran en el «territorio de *flak*». Los pilotos no pueden ejecutar maniobras de evasión, ya que los bombarderos necesitan una plataforma estable para ser más precisos.

27. La meteorología inglesa, siempre cambiante, hacía peligroso el regreso a la base. Estas dos Fortalezas chocaron y se desintegraron cuando volaban atronadoras sobre el manto de nubes que

cubría su base.



28. Un artillero de la torreta ventral murió aplastado cuando el mal funcionamiento de un interruptor mecánico le dejó atrapado dentro de su jaula de plástico y un cable eléctrico dañado hizo imposible bajar las ruedas del avión.



29. Cuando llegaba la noticia de que los bombarderos regresaban, los hombres se reunían en la torre de control para contarlos y tratar de identificar a cada uno de ellos.



30. La tripulación del Carol Dawn camina por la pista en busca de un transporte que los lleve a la sala de reuniones.

31. Una voluntaria de la Cruz Roja sirve café y sándwiches a los tripulantes que regresan.

* N. del T.: Tercera máxima condecoración al valor en combate, solo superada por la Medalla de Honor del Congreso y la Cruz por Servicios Distinguidos.

** N. del E.: El libro, de Tom Wolfe, se publicó en 1979 y la película, dirigida por Philip Kaufman y protagonizada por Sam Shepard (que interpretó a Yeager), Scott Glenn, Ed Harris, Dennis Quaid y Fred Ward, entre otros, en 1983. En noviembre de 2020, se estrenó una miniserie que adaptaba parte del libro, aunque sin incidir en Yeager.

*** N. del T.: En francés, término despectivo para referirse a los alemanes.

**** N. de. T.: El Sendero de Lágrimas (*Trail of Tears*) fue la deportación forzosa de 60 000 miembros de las llamadas tribus civilizadas, entre ellos los cheroquis, desde Tennessee, Alabama, Florida y otros estados entre 1830 y 1850.

***** N. del T.: Suma de las velocidades de dos aviones que vuelan hacia el mismo punto.

****** N. del E.: Corresponsal de guerra que cubrió entre 1940 y 1944 la batalla de Inglaterra, la guerra en el norte de África, la campaña italiana y el desembarco de Normandía. Por sus crónicas periodísticas, escritas con un estilo directo y con trasfondo «humano» en el horror de la guerra, recibió el premio Pulitzer de periodismo en 1944. De regreso al frente en enero de 1945, esta vez en el Pacífico, falleció durante la campaña de Okinawa en abril.

******* N. del T.: Se refiere a *A Reason to Live*, Memphis, Castle Book, 1988.

******** N. del E.: Según cuenta Jámblico (*ca*. 250-330 d. C.) en *Vida pitagórica*, 234-236, Damón y Fintias fueron dos filósofos del siglo IV a. C. que, en la Sicilia dominada por Dionisio I, se ganaron fama eterna por la amistad y lealtad que mantuvieron entre sí a pesar de las adversidades.

********* N. del T.: La palabra suena muy parecida al inglés *strafing*, que quiere decir «ametrallar».

********** N. del T.: Con «buen cuello» se refiere a que el piloto de caza debía rotar el cuello en todo momento y en todas direcciones en busca de aviones enemigos. El constante roce, incluso con bufandas de seda, les provocaba llagas y heridas.

*********** N. del T.: En español en el original.

************ N. del T.: Abreviatura alemana de *Jagdbomber*, «cazabombardero».

CAPÍTULO 11

TRAMPA MORTAL

El reino de los cielos funciona con justicia, pero el reino de la tierra funciona con petróleo.

Ernest Bevin, ministro de Trabajo y del Servicio Nacional del Gobierno de Churchill

Londres, junio de 1944

Tres días después del desembarco aliado en Normandía, el general «Hap» Arnold llegó a Londres acompañado del general George Marshall para una serie de conferencias con los líderes de la Gran Alianza. Una vez instaladas las tropas aliadas en suelo francés, el avance sobre la frontera germana estaba a punto de comenzar. Uno de los puntos prioritarios de la agenda del Estado Mayor Combinado –la autoridad militar anglo-estadounidense, compuesta por el Estado Mayor Conjunto estadounidense y el Estado Mayor británico– era el papel que desempeñaría la Fuerza Aérea estadounidense en la batalla por la liberación de Europa.

Antes de las reuniones principales, Arnold quería evaluar la situación aérea en el norte de Francia. En la mañana del 12 de junio, Arnold, Marshall y Eisenhower se embarcaron en el destructor USS Thompson para una gira por el frente de batalla normando. Surcando el agitado y plomizo mar a 30 nudos, el Thomson desfiló ante un alarde de poder que se extendía de horizonte a horizonte: cruceros, acorazados, destructores y dragaminas, así como Liberty Ships y lanchones de desembarco que transportaban cada día 15 000 efectivos de asalto y 3000 toneladas de suministros a las playas del desembarco, donde 45 000 obreros y miembros de los Ingenieros Reales (Corps of Royal Engineers) estaban construyendo un colosal sistema de muelles y rompeolas artificiales, con nombre en clave Mulberries, que habían sido remolcados desde la otra orilla del canal de

la Mancha. Concentrada frente a este puerto desmontable se hallaba «la armada más grande que jamás haya visto el hombre»,[1] escribió el corresponsal de guerra Ernie Pyle. Era «una estampa maravillosa, aunque terrorífica –recogió Arnold en su diario–. Si alguna vez ha existido un paraíso de los bombarderos [...] ese era el puerto de Portsmouth [...] y su extensión de buques sin precedentes [...] Qué gran día hubiera sido para la Fuerza Aérea germana».[2]

Una vez en tierra, Arnold se reunió con el general «Pete» Quesada, que había establecido un improvisado cuartel general del Mando de Cazas de la 9.ª Fuerza Aérea en las playas normandas. Quesada aseguró a Arnold que su inteligencia le había informado de que la Luftwaffe apenas disponía de 60 aparatos en disposición de combate de los centenares enviados para combatir contra los desembarcos aliados, un contingente apenas capaz de pequeñas incursiones de hostigamiento. La Luftwaffe «carece de los efectivos, de las dotaciones, del entrenamiento, de la voluntad de combate [y] ha perdido la moral»,[3] le comunicó a Arnold.

Era el momento para el que los jefes de los bombarderos estadounidenses habían estado acumulando efectivos: ahora podían penetrar el espacio aéreo germano sin hallar una potente oposición de cazas y dejar fuera de servicio las refinerías y las factorías de munición que sostenían el esfuerzo bélico enemigo. ¡Y qué efectivos! Para devastar la industria, disponían de más de 2100 aparatos pesados en Gran Bretaña y 1200 en Italia. Sin embargo, el bombardeo estratégico no era una prioridad para Eisenhower y el Estado Mayor Conjunto. En los meses siguientes, la 8.ª Fuerza Aérea fue empleada en misiones para las que no tenía ni el equipo ni la experiencia necesarios: proporcionar apoyo aéreo directo a los contingentes aliados que operaban en Normandía. En esto Eisenhower era inflexible. Además, el bombardeo estratégico ni siquiera fue la segunda prioridad de la 8.ª ese verano. La misma semana que Arnold estaba en Inglaterra surgió una nueva amenaza que distrajo aún más a los barones del bombardeo de la tarea para la que creían estar destinados: la misión que podía poner fin a la guerra.

Durante su estancia en Inglaterra, Arnold y el resto de miembros del Estado Mayor Conjunto estadounidense estuvieron invitados en la finca de Sussex de J. W. Gibson y su esposa, que estaba a un breve trayecto en coche desde Londres. Gibson, el ingeniero de fama mundial que había diseñado los puertos Mulberry de Normandía,* había convertido un antiguo refugio de caza de Enrique VIII en un señorial retiro rural circundado por 80 hectáreas de espesos bosques. La noche del 15 de junio, Arnold se fue pronto a su habitación para hacer el equipaje del viaje de regreso. Hacia el amanecer, hubo «una larga serie de explosiones, una detrás de otra, en rápida sucesión»,[4] la mayoría venía de Londres, pero algunas se sintieron peligrosamente cerca. Arnold salió al campo y avistó una máquina de extraño aspecto que daba vueltas sobre la finca de Gibson; el motor emitía un inquietante zumbido. Entonces, la máquina quedó en silencio y cayó en picado

desde las nubes hasta que estalló a un kilómetro y medio de distancia. Arnold supo al instante que era uno de los nuevos aeroplanos sin piloto que los alemanes habían disparado sobre Londres la noche del 12 al 13 de junio. Una V-1, «Arma de Venganza 1»,[5] como la denominó Joseph Goebbels, ministro nazi de Propaganda e Ilustración, la venganza personal de Hitler por el bombardeo de sus ciudades. En pocos minutos, seis V-1 más aterrizaron a pocos kilómetros de la mansión de Gibson, lo que hizo sospechar a Arnold que uno de los objetivos de los alemanes era el Estado Mayor Conjunto estadounidense.

Después del desayuno, Arnold, un apasionado de los armamentos nuevos, fue llevado a la aldea local, donde uno de los «zánganos» había aterrizado sobre un huerto y había abierto un cráter de 180 centímetros de ancho por 150 de profundidad. Alrededor del boquete estaban desperdigados los restos del «artilugio», que le recordaron a un pequeño aeroplano: un fuselaje cilíndrico de acero de alas cortas y rechonchas, de propulsión a chorro, controlado por un «giropiloto» automático y una cabeza de guerra de una tonelada. Pese a que las V-1 no eran armas de precisión, Arnold temía que estas, en palabras de Eisenhower, «desbarataran el esfuerzo bélico»[6] si lanzaban un elevado número contra las concentraciones de efectivos y suministros emplazados en los puertos del canal de la Mancha y frente a las costas de Normandía.

«Nuestra respuesta –sugirió Arnold a Eisenhower al día siguiente– debe ser golpear las factorías donde se ensamblan los componentes esenciales». Lanzar asaltos aéreos sobre los puntos de lanzamiento, consideraba Arnold, sería en vano: los más pequeños estaban ocultos con mucho ingenio y los centros de depósito e investigación de mayor tamaño eran prácticamente invulnerables a las bombas. Debían hallar algún otro modo de destruirlos. Mientras tanto, Arnold rescató piezas de varias V-1 que habían caído sobre Londres y los envió a Wright Field, en las inmediaciones de Dayton, Ohio, para ver si los científicos de la Fuerza Aérea podían progresar en una copia del cohete, un proyecto que durante la posguerra dio lugar al desarrollo de un misil de crucero estadounidense.[7]

Los aliados tenían noticia de los nuevos reactores sin piloto de los alemanes desde el mes de noviembre anterior, cuando la inteligencia británica descubrió puntos de lanzamiento en el litoral del norte de Francia, la «costa de los cañones cohete»,[8] como la denominó el *New York Times*. Temerosos de que estos proyectiles pudieran ir cargados en el futuro con armas biológicas e incluso atómicas, los planificadores de Overlord ordenaron bombardear los emplazamientos. Con el nombre en código de Operación Crossbow [ballesta],[9] las fuerzas aéreas aliadas martillearon los puntos de lanzamiento –denominados «centros de esquí» por sus elevadas rampas de lanzamiento– en el paso de Calais y en el extremo de la península de Cotentin, lo cual demoró los lanzamientos previstos hasta después del Día D. También bombardearon, sin mucho éxito, unos misteriosos y enormes centros de investigación y depósito de cohetes.

Eisenhower, en respuesta a las urgentes peticiones del Gabinete de Guerra británico, ordenó a las fuerzas aéreas anglo-estadounidenses destruir todas las instalaciones de lanzamiento y almacenaje germanos en el noroeste de Europa.

Carl Spaatz y Arthur Harris estaban furiosos. Las fotografías aéreas de su servicio de información indicaban que la mayoría de las bombas voladoras de la Luftwaffe se disparaba desde emplazamientos móviles y muy bien camuflados, que eran casi imposibles de localizar. Sin embargo, Eisenhower soportaba la presión constante de Churchill y ambos líderes estaban preocupados por los informes de inteligencia, los cuales afirmaban que Hitler estaba desarrollando –en los centros más grandes y «blindados»– misiles guiados supersónicos, los V-2, con un alcance y poder destructivo muy superior al de las V-1. También se creía que los alemanes estaban avanzando en un cohete supersónico, el V-3, capaz de alcanzar la ciudad de Nueva York. Si los grandes cerebros del Reich, liderados por el niño prodigio Wernher von Braun, podían insertar una cabeza nuclear en su cohete con destino neoyorquino, podrían ganar la guerra. En realidad, los científicos germanos no estaban cerca de completar semejante cohete y habían abandonado toda esperanza de desarrollar una bomba atómica, pero la inteligencia aliada no sabía esto en junio de 1944.

Las V-1 estaban devastando Londres. Cada día aterrizaba en la ciudad casi un centenar, lo cual creó un inesperado segundo *Blitz* que requirió la evacuación de un millón de mujeres y niños. Churchill consideraba la V-1 un arma cobarde, armada y dirigida por hombres que no arriesgaban su vida, como hacían las dotaciones de los bombarderos, para destruir la de otros. En un arranque de furia, ordenó a la RAF preparar ataques con gas venenoso sobre las ciudades alemanas. Sus comandantes de aviación le convencieron de que no lo hiciera, pues le advirtieron de que los germanos podrían responder con bombas cargadas de mortífero gas nervioso, un arma con el que ya contaban en su arsenal.[10]

Hitler nunca apuntó sus bombas voladoras contra los puertos de embarque de la invasión, quizá debido a su imprecisión, pero, igualmente importante, debido a su profunda obsesión por los bombardeos de represalia. Los londinenses –jubilados y amas de casa– eran los blancos: ellos pagarían por el sufrimiento de los berlineses. Fue en Londres donde pereció el 90 por ciento de las víctimas mortales de las V-1.

Al principio, las bombas sin piloto, que volaban a una velocidad de 640 kilómetros por hora y llegaban por bandadas, a menudo con tiempo nublado, eran difíciles de abatir, puesto que volaban demasiado bajo para los cañones de gran altura emplazados en torno a Londres y demasiado alto para las piezas de baja cota. Así y todo, las defensas británicas mejoraron con rapidez y lograron destruir más de la mitad de las 7488 bombas zumbadoras, nombre que se les dio en Gran Bretaña, que alcanzaron el sur de Inglaterra en los ochenta días que duró el asalto de los cohetes nazis. Aunque algunas bombas voladoras chocaron con los

cables de acero de la barrera de globos que se había desplegado en los accesos a la capital desde Kent y Sussex, la mayoría fue destruida por aviones de caza británicos o por cañones antiaéreos de nuevo tipo, provistos de espoletas de proximidad que estallaban cerca del blanco. Algunos audaces pilotos británicos las abatían sin disparar un solo tiro.** Volaban cerca de la bomba, colocaban la punta del ala debajo de la del cohete y la alabeaban ligeramente. La distorsión del flujo de aire bajo las alas de la V-1 hacía que volcara y que cayera en picado. Pese a la maniobra, en las primeras semanas de la segunda batalla de Londres, un gran número de cohetes –algunos días un 60 por ciento– lograba pasar. Enviadas contra «un blanco –en palabras de Churchill– de 29 kilómetros de ancho por más de 32 de profundidad»,[11] su imprecisión era casi irrelevante.

En el transcurso del verano hubo más de 18 000 heridos y 6184 muertos.[12] Las bombas caían de forma tan aleatoria que muchos londinenses dejaron de entrar en los refugios antiaéreos y reaccionaban a las «bombas robot» con una indiferencia rayana en la «idiotez»,[13] según el diario de un cronista de la ciudad. Incluso las gradas de los hipódromos estaban llenas hasta la bandera. Los «entusiastas» de las carreras, escribió este londinense, «al parecer, han decidido que, dado que estos días la muerte puede encontrarlos en cualquier punto del sur de Inglaterra, tanto les da que lo haga mientras apuestan por un caballo prometedor».

Las primeras misiones de Crossbow no gozaron de mucha popularidad entre las tripulaciones de los bombarderos, a las que no se les explicó qué estaban bombardeando; solo se les dijo que era un objetivo militar rodeado de un anillo de cañones antiaéreos. En el verano de 1944, algunos aviadores de la 8.ª cambiaron de opinión con respecto a Crossbow después de pasar un tiempo en la ciudad que volvía a estar en primera línea del frente bélico.

Mientras volaba sobre el Reich pocos días después de ayudar a rescatar víctimas de las humeantes ruinas de un edificio londinense, el sargento artillero Harry A. Clark no sintió compasión alguna por la gente a la que su tripulación se disponía a destruir. «¡Malditos sean los bastardos nazis!»,[14] recuerda que dijo cuando largaron las bombas. Al ver alzarse sucias nubes sobre la ciudad, se acordó de un cadáver de un hombre que había visto entre los escombros de Londres: tenía entre sus brazos el cuerpo inerte y destrozado de su hijo, la despedazada cabeza del niño estaba unida al torso por unas pocas hebras de carne y músculo. «En silencio, les dediqué la destrucción que causaron nuestras bombas».

Afrodita

Ese mes de junio, Fain Pool, piloto de la 8.ª Fuerza Aérea, acababa de volar su decimocuarta misión de combate. Natural de Oklahoma, de anchas espaldas, espeso cabello negro y sonrisa arrebatadora, lo que vio durante un fin de semana

en Londres despertó su entusiasmo por combatir: mujeres y niños tendidos sobre charcos de su propia sangre y sus modestos hogares desintegrados por «bombas automáticas que llegaban en la noche sin previo aviso».[15]

Pocos días más tarde, el teniente Pool se relajaba en el club de oficiales del 385.º Grupo de Bombardeo de Great Ashfield cuando lo convocaron a la oficina del jefe de la base. A su llegada, había cuatro pilotos más. Se les pidió que se presentaran voluntarios para una arriesgada misión de alto secreto en la que tendrían que volar un bombardero pesado y saltar en paracaídas sobre territorio amigo. Eso era todo lo que el oficial al mando podía explicarles. No necesitarían dotaciones: la Fuerza Aérea solo quería pilotos y técnicos de radio. El premio por esta misión: se les acreditarían cinco misiones de bombardeo.

Uno de los pilotos preguntó cuánto tiempo podían pensárselo; el coronel respondió que necesitaba una respuesta inmediata. Cuatro declinaron, pero Pool se presentó voluntario. Diez horas más tarde, bajó de un avión en un depósito de reparación de la RAF llamado Honington, en Suffolk. Desde allí, lo llevaron en *jeep* hasta una pequeña instalación estadounidense en un remoto rincón de la base. Al entrar en el cobertizo Nissen de color verde parduzco que sería su nuevo alojamiento, uno de los pilotos voluntarios le estrechó la mano y dijo: «¡Eh, muchachos, ha llegado otro zumbado!».[16]

En su primera reunión para la misión, pilotos y técnicos de radio recibieron un primer esbozo del plan de operaciones. La Fuerza Aérea planeaba tomar diez Fortalezas Volantes desgastadas, desmantelar el interior y rellenarlas con más de 9000 kilos de nitroalmidón, un polvo naranja de elevado poder explosivo empleado en demoliciones. Parte de la carga sería napalm, un nuevo invento bélico. Los «Weary Willies» [Willies cansados], como se les llamaría, disponían de equipos de control remoto por radio que permitía dirigirlos en vuelo desde las «aeronaves nodriza», aparatos B-24 Liberator que volarían por encima y por detrás de las Fortalezas. Algunos de estos drones estaban equipados con cámaras de televisión en el morro de plexiglás que remitirían imágenes del terreno a los receptores de las naves de control, de modo que pudieran guiar a los robots con precisión hasta los objetivos.

Una dotación de dos, un piloto y un ingeniero encargado de controlar el piloto automático, se encargaría de despegar el dron. Lo llevarían a una altura de unos 550 metros, fijarían los controles, armarían los explosivos para detonar el impacto y saltarían en paracaídas sobre Inglaterra. Todas las escotillas y puertas, excepto una, estaban selladas. La única forma de escapar del avión era por una estrecha escotilla del morro, situada tras el motor interior, en el lado del piloto. El sistema de control remoto de la aeronave nodriza, que dirigía el piloto automático del dron, dirigiría al avión no tripulado contra un blanco considerado de máxima prioridad. El mayor mísil explosivo jamás construido por el hombre se lanzaría en picado sobre el blanco desde una altura de 180 a 200 metros, muy

por debajo del horizonte radar del enemigo.

El proyecto recibió el nombre clave de Afrodita y fue un fracaso espectacular. Ninguna de las dotaciones conocía el objetivo de la misión: destruir cuatro grandes emplazamientos de cohetes al otro lado del canal de la Mancha. Se pensaba que estas instalaciones podrían lanzar, antes de un mes, cohetes de largo alcance más letales que las V-1.[17] «Además de la grave amenaza contra Londres, esta arma supone un peligro directo contra nuestro esfuerzo bélico –escribió Spaatz a Arnold a finales de julio–, dado que puede utilizarse para destruir instalaciones portuarias y de comunicaciones a ambos lados del canal».[18] Solo uno de estos centros era subterráneo, si bien todos estaban protegidos por gigantescas cúpulas de ferrocemento de 10 a 12 metros de espesor. A los hombres se les comunicó que las órdenes de la operación venían directas de Spaatz y Doolittle y que el proyecto era «el orgullo, la alegría y el interés perseverante»[19] del viejo, el general «Hap» Arnold.

Después de un breve entrenamiento preliminar, hombres y aviones se trasladaron a una pequeña base de la RAF, Fersfield, un lugar amortajado por la bruma en la despoblada campiña de Norfolk, no lejos del mar del Norte, donde quedaron confinados en la base bajo amenaza de consejo de guerra. Pocos días más tarde, se incorporó un destacamento de pilotos y especialistas en radiocontrol de la Marina estadounidense. La Armada tenía su propio programa de drones experimentales, conocido por el nombre en clave de Anvil [yunque] para sus portaaviones del Pacífico. Contaban con una tecnología de radio y televisión más sofisticada que la Fuerza Aérea, aunque Spaatz y Doolittle se aseguraron de que Afrodita tuviera prioridad sobre Anvil.

La primera misión de la Fuerza Aérea estaba prevista para el 4 de agosto. Se enviarían cuatro drones, dos cada vez. El avión de cabeza fue pilotado por el teniente Fain Pool. El ingeniero del piloto automático fue el sargento mayor Philip Enterline, de Kittanning, Pensilvania. El objetivo principal era un centro subterráneo alemán en Mimoyecques, Francia. Sus inmensas puertas de acero solo se abrían treinta minutos cada día. Cuando esto sucediera, el equipo Afrodita tenía intención de «meterle por el gaznate un avión cargado de explosivos hasta los topes».[20]

Pool y Enterline subieron a su avión. Se miraron y dejaron ir un silbido. El aparato estaba cargado hasta el techo de cajas de nitroalmidón, lo cual le daba un centro de gravedad peligrosamente alto. Enterline estaba preocupado, pero Pool le tranquilizó diciéndole que en este proyecto participaban algunos de los mejores científicos del mundo. Si había tal cantidad de explosivos apilados, sin duda, era por un buen motivo. La mayor preocupación de Pool no era volar la bomba más poderosa jamás creada hasta el momento, sino que tendría que saltar en paracaídas, a gran velocidad y a una altura ridícula por un agujero de apenas 60 centímetros de ancho.

Pool no tuvo problema en poner en el aire al aeroplano. Cinco minutos más tarde, el segundo dron despegó de la pista. Después, ya nada fue bien. Pool y Enterline tuvieron problemas para activar el piloto automático y armar el sistema de espoleta, el avión quedó fuera de control y descendió a una altura peligrosamente baja. Pool, el último en saltar, lo hizo desde apenas 160 metros. Aterrizó en un campo arado y estaba tan contento de seguir vivo que se puso a bailar. Entonces, oyó una explosión ensordecedora. Como supo más tarde, no era su avión, sino el segundo dron, que había entrado en pérdida y cayó en barrena. El operador de radio logró saltar, pero el piloto, el teniente John Fisher, quedó carbonizado entre los restos del aparato. El robot de Pool consiguió llegar al blanco, pero el sistema de guía tuvo un fallo y el dron no pudo picar. Siguió volando sin rumbo y fue un blanco fácil para una dotación de la *flak*.

Las tripulaciones de los otros dos drones enviados ese día sobrevivieron con heridas. Un robot tuvo un aterrizaje forzoso muy lejos de su blanco, un gran emplazamiento de cohetes en Wizernes que se creía que era un centro de investigación y desarrollo del V-3; el otro estalló a escasa distancia de su destino. El día fue una debacle.[21]

La Fuerza Aérea lo volvió a intentar el 6 de agosto, de nuevo sin éxito, aunque esta vez no se perdieron vidas. Impertérrita, la Armada despegó su dron desde Fersfield el 12 de agosto. Era un PB4Y, un B-24 Liberator modificado para la lucha antisubmarina. Su piloto era Joseph Kennedy jr., de 29 años de edad, hijo del exembajador estadounidense en Inglaterra y hermano de John F. Kennedy, teniente de la Armada que el año anterior había resultado herido de gravedad después de que un destructor japonés partiera por la mitad su lancha torpedera. Joe Kennedy tenía mucha experiencia con este avión, pues había volado más de cincuenta misiones de patrulla submarina sobre el golfo de Vizcaya. En una carta fechada el 10 de agosto, aseguró a su hermano Jack que no tenía intención de jugarse su «bonito cuello […] en ninguna aventura alocada»,[22] Así y todo, sin duda, debía de saber que estaba volando una posible misión suicida.

Su aeronave, el Zootsuit Black, portaba unos 11 000 kilogramos de torpex, un explosivo más ligero, pero más potente que el nitroalmidón. Kennedy y su copiloto, Wilford J. Willy, de 35 años y padre de tres hijos, despegó y colocó al Liberator en una ruta directa hacia Dover, donde debían saltar en paracaídas. Los recogería un B-17, a ser posible antes de que alguien les preguntara por qué habían abandonado en vuelo un bombardero que parecía volar sin problema sobre los suburbios de Londres, con mucha densidad de población. Volando sobre ellos iba el jefe del grupo de reconocimiento fotográfico de la 8.ª Fuerza Aérea, el coronel Elliott Roosevelt, hijo de Franklin D. Roosevelt. Apenas habían transcurrido unos minutos del vuelo y Roosevelt oyó dos explosiones con un segundo de diferencia. Donde antes estaba el Zootsuit Black ahora había una

bola de llamas naranjas y amarillas. Los restos del aeroplano cayeron a tierra cerca de la aldea de Newdelight Woods; los cuerpos de Kennedy y Willy nunca fueron recuperados.[23]

La Armada no pudo nunca dilucidar la causa del accidente, aunque la más probable fuera un fallo del sistema de armado por control remoto, del cual Kennedy había sido advertido en Fersfield por un oficial de electrónica de Estados Unidos.[24]

En el momento en que la Armada completó un nuevo dron modificado, el Ejército británico había ocupado los cuatro blancos misteriosos de la misión Afrodita, en la región al oeste del paso de Calais. Los agentes de inteligencia solo hallaron allí ratas y escombros. Llevaban meses abandonados; los alemanes los habían usado como cebos para desviar la atención de los emplazamientos móviles desde los que se lanzaba la mayoría de V-1 y de los centros de investigación donde los cohetes trabajaban en una tecnología de cohetes más avanzada. Los habían abandonado porque las bombas británicas Tallboy de 5400 kilogramos, las bombas no tripuladas más poderosas existentes, les habían causado unos daños superiores a lo que sospechaba la inteligencia fotográfica aliada. Todo el plan Afrodita había sido desperdiciado en blancos inermes.[25]

El 3 de septiembre, la Armada lanzó su dron modificado contra los refugios de submarinos de la isla de Heligoland, en el mar del Norte, aunque impactó en una pila de carbón. Esto puso fin al breve flirteo con los bombarderos dirigidos por radio. Arnold, tozudo, mantuvo el plan Afrodita, incluso después de que los drones equipados con cámaras de televisión acumularan una sucesión de catástrofes comparables.[26] Si la guerra se prolongaba, quería estar preparado para enviar oleadas de aviones desgastados contra las ciudades y centros industriales alemanes y nipones. A finales de año, trató de convencer a Roosevelt para que apoyara este plan para rematar a Alemania.

La campaña de Crossbow fue otro fracaso. Durante todo el verano, el Mando de Bombarderos de Harris asumió la carga principal de esta iniciativa equivocada, con asistencia, también no muy entusiasta, de la 8.ª Fuerza Aérea. Con arreglo a información incorrecta, el Ministerio del Aire británico, que dirigió el plan, insistió en concentrarse sobre blancos de escasas consecuencias: pequeños emplazamientos de cohetes, que estaban en constante movimiento y eran fáciles de reparar, y grandes centros de hormigón que los alemanes habían abandonado en secreto para instalarse en cuevas y túneles en el valle del Oise, al norte de París. Estas cuevas fueron encontradas y atacadas, aunque demasiado tarde para reducir de forma efectiva el daño que las V-1 hacían a Londres.

Los aliados pagaron un precio desmesurado en relación con los resultados: casi 2000 dotaciones y 400 bombarderos cuatrimotores.[27] El general Spaatz estaba en lo cierto. Como observó Adolf Galland después de la guerra: «La mejor manera de combatir las ofensivas de las armas V consistía en paralizar la industria

bélica alemana».[28] Al final, la infantería logró lo que el poder aéreo no había podido. Los ataques de las V-1 se detuvieron a primeros de septiembre, una vez las fuerzas de la Commonwealth del mariscal de campo *sir* Bernard Law Montgomery rompieron el estancamiento tras el desembarco en las inmediaciones de la ciudad normanda de Caen y destruyeron todos los puntos de lanzamiento de Francia. Pese a que su destrucción no tuvo efecto real sobre la contienda, para los habitantes de Londres fue una bendición. «Por primera vez en diez semanas de pesadilla, montones de londinenses –escribió en su diario un londinense– se metieron en la cama y durmieron el sueño de los justos y de los exhaustos».[29]

Cobra

A mediados de julio, mientras Londres sufría el mayor ataque de cohetes de todo el verano, los ejércitos aliados seguían embotellados en Normandía. Sus unidades de vanguardia apenas habían avanzado entre 40 y 50 kilómetros desde las playas del desembarco, en un estrecho frente de apenas 130 kilómetros. El 2.º Ejército británico no logró abrirse paso a través de la concentración de fuerzas *Panzer* en Caen, puerta de entrada a la llanura que conducía a Falaise, a 50 kilómetros al sur de las playas británicas, donde los aliados pretendían establecer bases aéreas avanzadas que cubrieran la futura ruptura en dirección a la frontera germana. Por su parte, los estadounidenses, tras tomar la ciudad portuaria de Cherburgo, en el extremo norte de la península de Cotentin, libraban una agotadora guerra de desgaste en el *bocage*, los antiguos setos de la Normandía rural. Bancos de tierra a la altura de la cintura, cubiertos de densa y arraigada vegetación y árboles de hasta seis metros de alto bordeaban todos los pastos y praderas y la zona pantanosa la recorrían estrechas carreteras situadas bajo el nivel del suelo.

Arrancar a la Wehrmacht de este paisaje claustrofóbico era una tarea lenta y mortal. Había francotiradores por doquier y el complicado terreno era letal para los carros. Los defensores, a los que Hitler ordenó defender hasta el último centímetro de terreno, combatieron con furia, no tanto por el Führer sino para sobrevivir. Con las bajas aliadas por encima de 100 000, los alemanes amenazaban con formar un cordón de hierro en torno a la zona de desembarco. «Nos enfrentábamos a un verdadero peligro de estancamiento al estilo de la Primera Guerra Mundial»,[30] observó el teniente general Omar N. Bradley, comandante de las fuerzas terrestres estadounidenses.

La agonía y la frustración de la guerra estática impulsaron a los comandantes aliados a emplear un arma no disponible en la Primera Guerra Mundial, «un bombardeo aéreo realmente masivo que excediera con creces cualquier preparación artillera del viejo frente occidental»,[31] en palabras del historiador Russell F. Weigley. El 18 de julio, las fuerzas británico-canadienses de

Montgomery –que había sido criticado por diversos líderes de la coalición por combatir con excesiva cautela– intentó una ruptura en masa en Caen, precedida por uno de los bombardeos de alfombra más impresionantes de la contienda.[32] La RAF y la 8.ª abrieron una enorme brecha en el frente enemigo, que permitió a Montgomery tomar la mayor parte de la ciudad. Sin embargo, los hombres del *Panzergruppe West* salieron de su refugio y mantuvieron las posiciones en las alturas al sur de Caen, lo que impidió así una ruptura hacia la planicie de Falaise. Su defensa recibió la ayuda de miles de cráteres de bomba, que paralizaron las columnas mecanizadas de «Monty».

Bradley trazó un segundo plan, que, de forma inesperada, fue uno de los triunfos militares supremos de la campaña europea. La Operación Cobra se iniciaría con un bombardeo devastador de la 8.ª Fuerza Aérea.[33] En una hora, más de 1000 aparatos pesados dejarían caer 50 000 bombas de caída libre en un reducido rectángulo al sur de la larga y estrecha carretera que separaba a los Ejércitos estadounidense y germano en Normandía, cerca del nudo de comunicaciones de Saint-Lô. El 1.er Ejército de Bradley acababa de tomar la localidad tras un enconado combate, lo cual situó a los estadounidenses en la estrecha cuña de terreno que separaba el *bocage* del terreno abierto del sur. Este bombardeo de saturación sin precedentes debía crear un efecto paralizante sobre las tropas enemigas supervivientes y prepararlas para el veloz asalto del VII Cuerpo del 1.er Ejército, encabezado por el general de división J. Lawton «Relámpago Joe» Collins. Con siete divisiones *Panzer* empeñadas en las inmediaciones de Caen y solo dos frente al 1.er Ejército en Saint-Lô, Bradley tenía grandes esperanzas en esta operación.

Carl Spaatz estaba furioso por usar sus bombarderos en misiones de apoyo aéreo próximo y consideraba Cobra una nueva e inservible distracción de su campaña contra el petróleo.[34] Pese a ello, muchos de sus aviadores estaban deseosos de ayudar a los muchachos del barro, la nieve y la lluvia de Ernie Pyle. «Muchos pensábamos que, de no ser por la gracia de Dios, ahora estaríamos allí abajo, pegando tiros en los setos –recordó «Rosie Rosenthal»–. Aunque, al mismo tiempo, sabíamos que el bombardeo de precisión tenía más de ficción que de realidad y eso provocaba inquietud».[35]

Poco antes de la operación, Bradley voló a Inglaterra para que los altos mandos de aviación le aseguraran que sus bombarderos se acercarían al blanco por la dirección más segura, de este a oeste, al sur de la carretera Saint-Lô-Périers.[36] Una aproximación norte-sur los situaría sobre sus efectivos, con riesgo de alcanzarlos de forma accidental. En sus memorias, Bradley afirma haber obtenido garantías en la «gran conferencia de mariscales [del aire]».[37] Las obtuvo con respecto al tamaño de las cargas de bombas, pero no a la ruta de aproximación al blanco. Hubo un acalorado debate al respecto, pues parece ser que Bradley confundió las garantías de algunos líderes con el consentimiento de

todos. El mariscal jefe del Aire Trafford Leigh-Mallory, encargado de coordinar el bombardeo estratégico aliado en Normandía, se puso del lado de Bradley, pero los representantes de la 8.ª Fuerza Aérea insistieron en que una trayectoria en paralelo a la carretera era imposible, dado el tamaño limitado del objetivo –una extensión de suelo francés de algo más de 2 kilómetros de ancho– y el inmenso número de bombardeos que tendría que pasar sobre él en solo sesenta minutos. No se tomó ninguna decisión firme, aunque, sin duda, Bradley regresó a Normandía con la sensación de que Leigh-Mallory, que le había prometido un contingente de más de 2200 aeroplanos –pesados, medios y cazabombarderos– se impondría.

En la reunión también se debatió el tamaño de la zona de seguridad. La 8.ª Fuerza Aérea, recelosa de la precisión de sus bombarderos, quería que las tropas de Bradley se retiraran a unas posiciones situadas a unos 2900 metros de la zona de ataque, lo cual dejaría un margen de seguridad de 3 kilómetros. Bradley propuso retroceder unos 700 metros; quería que sus hombres estuvieran cerca para poder lanzarse sobre los aturdidos alemanes lo más rápido posible. Se alcanzó una cifra de compromiso, unos 1150 metros,[38] pero esto, como advirtieron a Bradley, no garantizaba que cayeran hombres abatidos por fuego amigo.

La 8.ª al completo y parte de la 9.ª estaban preparadas para despegar el 24 de julio, pero la meteorología empeoró y Leigh-Mallory pospuso la operación… Demasiado tarde, sin embargo, para detener a centenares de aparatos medios y pesados, que llegaron sobre el objetivo ocultándose entre las nubes y descargaron 700 toneladas de explosivos. Los errores humanos provocaron un «derrame» fuera de la zona del blanco. Hubo 27 soldados muertos y 131 heridos, todos de la 30.ª División de Infantería.[39]

Al día siguiente, «Rosie» Rosenthal llevó de nuevo sobre Saint-Lô a la 3.ª División Aérea, encuadrada en una fuerza de 1507 cuatrimotores.[40] Los aviadores volvieron a recibir orden de aproximarse al objetivo de norte a sur. En el momento en que la vanguardia de Rosenthal se acercaba a Saint-Lô, se adentró en unas nubes dispersas y toda la formación tuvo que descender con respecto a la altura prevista de bombardeo, lo cual obligó a los líderes de las formaciones a reajustar a toda prisa los visores. Antes, los Thunderbolt de la 9.ª Fuerza Aérea habían castigado las posiciones avanzadas germanas con un ataque relámpago de cuatro minutos que, sin quererlo, hizo más difícil la labor de los aparatos pesados. Flotaban sobre el campo de batalla enormes nubes de humo y polvo, las cuales, sumadas a los estallidos de la *flak*, obstruían la línea de visión de los oficiales bombarderos. El de la aeronave de Rosenthal se quedó paralizado al contemplar las columnas de humo y descargó tarde, a retaguardia de las líneas enemigas. Sin embargo, otros aeroplanos empezaron a lanzar sus bombas antes de tiempo, cerca de las tropas estadounidenses posicionadas a apenas 800 metros de la carretera;

indicaban sus líneas con humo rojo para que los aviadores las localizaran.

Ernie Pyle estaba en Saint-Lô con el Ejército de Estados Unidos. «El vuelo a través del cielo era lento, concienzudo. Jamás he conocido una tempestad, una máquina o voluntad humana que manifestase un aura semejante de implacable crueldad […] Dios, cómo admirábamos a aquellos hombres de ahí arriba».[41] Sus máquinas atronadoras llenaban el cielo de un «sonido apocalíptico», que formaba un «espectáculo bélico» que, por un momento, hizo olvidar a Pyle y a la tropa el peligro que corrían. Miraban, petrificados en sus posiciones, cómo los estallidos de las bombas se iban acercando poco a poco, siguiendo la línea de humo a la que los bombarderos apuntaban y que una ligera brisa arrastraba hacia su posición. Entonces, «la tierra tembló y se agitó». Los hombres se echaron a tierra, se arrojaron tras muros bajos de piedra, corrieron a refugios y pozos de tirador. Los asustados soldados estadounidenses sintieron las ondas expansivas de las bombas en el pecho e incluso en los ojos. En cuestión de segundos, no obstante, las bombas dejaron de caer sobre ellos y empezaron a aterrizar, según lo previsto, un kilómetro y medio por delante. La compañía de cabeza del batallón de Pyle sufrió un terrible castigo, pese a lo cual atacó «con puntualidad, al minuto» y avanzó 700 metros por la brecha de 6 kilómetros abierta en las líneas germanas. Entonces, la ofensiva del Ejército topó con un muro de resistencia y se estancó.

Bradley, que observaba la batalla desde una granja, estaba indignado. Cuando llegó el reporte de bajas se le oyó decir: «¡Señor, otra vez no!».[42] Las bombas de la 8.ª Fuerza Aérea habían liquidado a 111 estadounidenses e habían herido al menos a unos 500. Entre los muertos figuraba el teniente general Lesley McNair, que había llegado desde Inglaterra como observador.[43] El general Eisenhower presenció la operación desde el puesto de mando de Bradley y juró no volver a usar nunca más bombarderos pesados en apoyo de efectivos terrestres.[44] Por su parte, Bradley echaba humo contra los *bomber boys*, que recibían demasiada paga, demasiadas medallas y demasiada atención. Sin embargo, parte de la razón de las elevadas pérdidas fue el interés de Bradley en un golpe fulgurante y rápido, que impidió emplazar a sus hombres en posiciones cubiertas.

En Londres, el general Doolittle fue convocado al despacho del jefe de Estado Mayor de Eisenhower, el teniente general Walter Bedell Smith, que le responsabilizó de la tragedia. Doolittle aceptó, aunque replicó que servir de artillería volante para la infantería era una labor injusta para unas dotaciones entrenadas para atacar objetivos industriales. Ninguna fuerza de bombardeo existente, le dijo a Smith, podría colocar con precisión más de 3300 toneladas de explosivos en un área saturada de remolinos de humo.

Doolittle estaba seguro de que Smith solicitaría su relevo, pero el bombardeo de Saint-Lô causó mucho más daño al adversario de lo que sospechaban Eisenhower y Bradley.[45] Los bombarderos estadounidenses llegaron «como una cinta transportadora»,[46] afirmó el *Generalleutnant* Fritz Bayerlein, comandante de

la *Panzer-Lehr-Division*, que encajó el grueso del asalto aéreo. Los estallidos de las bombas quemaron hombres y equipo, volcaron carros, destruyeron comunicaciones y transformaron el frente de la *Panzer-Lehr* –donde yacían, aturdidos o muertos, más de un millar de hombres– en lo que Bayerlein denominó un «Mondlandschaft», un paisaje lunar.

Al intuir que el sistema de mando y comunicación del enemigo había recibido un golpe letal, «Relámpago Joe» Collins decidió jugársela.[47] A la mañana siguiente, lanzó a su reserva blindada, aplastó la delgada capa de resistencia germana y siguió moviéndose en dirección sur, hacia la excelente red carretera de las inmediaciones de Avranches. Los cazabombarderos del 9.º Mando Aéreo Táctico operaban por delante de las columnas de carros en misiones de búsqueda y exterminio. Los reporteros lo llamaron la ruptura de Saint-Lô y constituyó el punto de inflexión decisivo de la cruzada europea de Eisenhower.[48]

Pasó a ser el espectáculo del teniente general George Patton. El apóstol de la guerra acorazada llegó en avión desde Inglaterra, donde había servido de señuelo del Día D con la construcción de una falsa fuerza de carros y aviones de cartón que, hasta finales de junio, había convencido a los alemanes de que el principal desembarco aliado tendría lugar en el paso de Calais. Patton asumió el mando del recién activado 3.er Ejército y comenzó un avance a tumba abierta por Francia a un ritmo de 80 kilómetros diarios. Marchaba con furiosa determinación desde los acantilados marinos de Avranche a la península de Bretaña y de ahí, en dirección este, a contribuir a la destrucción del *7.Armee* alemán. Fue uno de los logros más asombrosos de la historia de la guerra móvil y posible gracias a la estrecha coordinación entre carros, infantería, artillería y los cazabombarderos de las fuerzas aéreas aliadas, que actuaban como una veloz artillería aérea al servicio del Ejército.[49]

Después de Saint-Lô, Eisenhower cambió de opinión y volvió a usar bombarderos pesados en apoyo directo de efectivos terrestres, aunque siempre con resultados menos decisivos y más muertes por fuego amigo. A las tropas les encantaba tener sobre ellas a los intimidantes cuatrimotores, pero estos servían mucho mejor a la infantería como instrumentos de ataque en profundidad, dedicados a cortar las líneas de comunicación del adversario. Sin los bombarderos pesados, la brecha de Saint-Lô solo habría podido conseguirse con pérdidas abrumadoras. En realidad, fueron los cazabombarderos del general «Pete» Quesada los que causaron el mayor daño aéreo tras la ruptura; al operar como cobertura de las columnas acorazadas, despejaron la marcha sobre el Rin del Ejército estadounidense.

Quesada, uno de los generales más jóvenes de la Fuerza Aérea, introdujo innovaciones bélicas que rompieron la rígida división entre bombardeo táctico y estratégico. Llevó a sus pilotos, que operaban desde bases avanzadas en Francia, a la línea de frente, «para que pudieran ver lo bien que estaban con respecto a esos

pobres diablos que combatían a los alemanes sobre el terreno. También los llevé a una estación de primeros auxilios donde trataban a los heridos. Logramos imbuir en estos jóvenes muchachos la idea de que su tarea primordial era dar apoyo a la campaña terrestre».[50]

Los cazabombarderos podían enviarse con poco preaviso y golpear objetivos en el campo de batalla con una letalidad mucho mayor que los torpes Liberator y Fortalezas. Y, en la batalla por Francia, «Pete» Quesada les proporcionó mejor armamento –mortíferos cohetes de 127 mm–, así como nuevos ojos y oídos. Puso radios de alta frecuencia en los carros de combate de modo que aviadores y carristas pudieran hablar entre ellos y emplazó a sus aviadores en carros dotados de radio para que ejercieran de controladores aéreos avanzados, con el fin de dirigir mejor el fuego sobre los blancos alemanes del campo de batalla.

A finales del verano, el apoyo aéreo próximo a la infantería –una innovación germana– se convirtió en una de las causas destacadas de la derrota de Alemania. Con la Luftwaffe casi ausente de los cielos, los cazabombarderos infligieron daños letales a las divisiones germanas, empujadas, presas del pánico, hacia las fronteras occidentales de su país por una veloz combinación de infantería, artillería y blindados estadounidenses, reforzados por unidades canadienses, británicas y polacas que, por fin, habían logrado abrirse paso en Caen. Los alemanes atravesaron un túnel de horror que la historia denominó la Bolsa de Falaise, donde los germanos fueron masacrados por la acción conjunta de la aviación y los carros aliados. «Fue un completo caos –rememoró un soldado alemán–, entonces fue cuando pensé: "Esto es el fin del mundo"».[51]

DOS DE LOS ANSIOSOS OBSERVADORES DE LA RETIRADA GERMANA ERAN los evadidos Beirne Lay jr. y Walter Duer, de la 8.ª Fuerza Aérea. A principios del mes de agosto seguían escondidos en la granja, que resultó ser un almacén oculto del maquis de armas y municiones lanzadas por bombarderos de Inglaterra. Tras tener conocimiento de la brecha de Saint-Lô, siguieron el avance estadounidense, aldea a aldea, en los mapas de seda incluidos en sus equipos de huida. Lay y Duer esperaban su liberación mientras trabajaban de sol a sol en los trigales de su patrón. Una tarde que estaban en el establo quitando los arreos a los caballos de repente entraron dos muchachas francesas con el rostro radiante, los abrazaron y les entregaron una corona de flores rojas, blancas y azules. Los alemanes se habían marchado, dijeron sin aliento las muchachas. Los estadounidenses estaban a apenas 30 kilómetros de distancia.

En el desayuno de la mañana siguiente, una banda «de maquis de feroz aspecto, armados hasta los dientes con fusiles ametralladores Bren, pistolas, granadas de mano y cuchillos»,[52] entró en tropel en la cocina con paquetes de cigarrillos estadounidenses. A los dos aviadores les entregaron metralletas Tommy [Thompson] y les hicieron meterse en el asiento trasero de un baqueteado

turismo. Con los guerrilleros franceses subidos al estribo, al estilo de los gánsteres, con las metralletas preparadas, los condujeron a una de las columnas blindadas de Patton. A la mañana siguiente, los trasladaron en *jeep* a través de las líneas estadounidenses hasta el puesto de mando de la 9.ª Fuerza Aérea en Francia. «Por doquier se veían los despojos de la Wehrmacht», escribió Lay, y, a poca distancia, podía oír el sonido de la batalla. Eran los alemanes, «machacados hasta el exterminio por nuestros cazabombarderos […] en el lento cierre de la brecha de Falaise».

Los alemanes habían dejado atrás la mayor parte de su equipo, así como 50 000 prisioneros y 10 000 compañeros muertos. Así y todo, no menos de 50 000 soldados germanos lograron escapar de la Bolsa de Falaise antes de que se cerrara a finales de agosto. Los aliados volvieron a encontrarlos frente al Rin.

La matanza de Falaise puso fin a los ochenta días de la batalla de Normandía, la más decisiva del Frente Occidental. Los alemanes perdieron más de 400 000 combatientes –muertos, heridos o capturados– y los aliados encajaron más de 225 000 bajas, de las cuales dos tercios eran estadounidenses, entre ellos 8536 aviadores muertos y desaparecidos.[53] La batalla fue el preludio de la liberación de París y del avance triunfal aliado a través de Francia en dirección a la frontera occidental de Alemania. Una campaña a la que se sumaron los contingentes aliados desembarcados el 15 de agosto en la costa meridional de Francia. Más al norte, los contingentes aliados avanzaron casi sin resistencia desde el Sena al Somme, el Marne y la frontera belga, a través de un territorio célebre por la Primera Guerra Mundial. Apenas cien días después de los desembarcos de Normandía, los ejércitos aliados desplegaban en un frente de 400 kilómetros de largo ante al Muro del Oeste, o Línea Sigfrido, como la denominaban los aliados, las posiciones defensivas de preguerra, recién reforzadas, que Hitler había construido frente al Rin. La batalla por Francia había terminado; la batalla por Alemania estaba a punto de empezar.

Sería una lucha a muerte. El Ejército germano, incluso debilitado, seguía siendo una de las fuerzas de combate más extraordinarias de la historia de la guerra. Para reducir el coste de aplastar esta máquina militar todavía imponente, Carl Spaatz dio inicio a una gran campaña contra el petróleo, la fuente principal de sustento de la Wehrmacht.

La Guerra del Petróleo

Aunque los bombarderos estratégicos de Estados Unidos siguieron hasta septiembre bajo el control directo del comandante supremo aliado, con la obligación prioritaria de apoyar la ofensiva terrestre, Eisenhower concedió cierta manga ancha a Spaatz. Después del Día D, este recibió permiso por escrito[54] para golpear objetivos petrolíferos cuando sus bombarderos tuvieran tiempo favorable

sobre Alemania y no se les necesitara para apoyar a la infantería o en misiones de Crossbow. A partir de finales de junio, la 8.ª Fuerza Aérea hizo una serie de gigantescas incursiones contra instalaciones petrolíferas al norte de Múnich, mientras la 15.ª Fuerza Aérea seguía martilleando Ploieşti e instalaciones petrolíferas del sur de Alemania, Austria y Hungría. Al mismo tiempo, el Ministerio del Aire británico ordenó a Arthur Harris, pese a sus protestas, atacar plantas de petróleo sintético en el Ruhr cuando no se dedicara a reducir a cenizas las urbes de esa región. Harris seguía considerando los asaltos contra las instalaciones petroleras germanas una «distracción»[55] con respecto a la misión principal de aplastar la resistencia germana. Aunque más tarde admitió que la ofensiva contra el petróleo fue un «completo éxito»,[56] no dejó de añadir que «sigo sin creer que fuera razonable, en ese momento, esperar que la campaña triunfase; lo que hicieron los estrategas aliados fue apostar por un caballo desconocido y resulta que ganó la carrera».

Era un disparate. Spaatz no se la había jugado en absoluto por una apuesta arriesgada. Los mensajes interceptados por ULTRA y otros reportes de inteligencia, a los cuales Harris tenía pleno acceso, proporcionaban evidencias inequívocas de que los bombarderos aliados habían hallado por fin un objetivo cuya destrucción podía ayudar a revertir el curso de la guerra europea.

En abril de 1944, un mes antes de que Spaatz iniciara su campaña contra el petróleo, la industria de petróleo sintético de Alemania estaba casi intacta por las bombas aliadas. Algo increíble, dada su importancia y tremenda vulnerabilidad a un ataque aéreo. Eran plantas inmensas que funcionaban a pleno rendimiento en terrenos despejados a las afueras de las ciudades germanas, blancos ideales para bombarderos diurnos equipados con los visores de bombardeo más precisos jamás inventados. En más de un año y medio de costosas operaciones de bombardeo, los planificadores de blancos estadounidenses no lograron captar que las plantas petrolíferas eran mucho más importantes que las factorías de rodamientos, casi imposibles de desmantelar, o las fábricas aeronáuticas, que habían sido trasladadas a emplazamientos remotos y camuflados con mucha inteligencia. De forma igualmente sorprendente, tampoco supieron identificar la íntima conexión entre la industria del petróleo sintético y la industria química de Alemania, que producía todos los componentes esenciales para la elaboración de explosivos.

En 1943, el Comité de Analistas de Operaciones (Committee of Operations Analysts, COA) de «Hap» Arnold, encabezado por Elihu Root jr., designó el petróleo como el tercer blanco en importancia de la campaña de bombardeo estratégico, después de la industria aeronáutica y la de rodamientos. El COA no dio al petróleo la prioridad que merecía porque creía, de forma errónea, que Alemania tenía suficiente capacidad de refinado para amortiguar el choque inicial del bombardeo. Una ofensiva contra el petróleo, consideraban los miembros del comité, no causaría un impacto inmediato sobre los «efectivos de primera línea»[57]

del enemigo, en el aire o en tierra. A pesar de ello, el general Spaatz, con el respaldo de su propio equipo de planificadores de blancos de la Fuerza Aérea, siguió presionando al respecto. Si las Fuerzas Aéreas Estratégicas de Estados Unidos hubieran sido lideradas por un jefe menos decidido, o uno que diera prioridad a otros objetivos, la campaña del petróleo habría sufrido una demora más peligrosa y se habría prolongado la contienda.

LOS ESTADOUNIDENSES CARGARON CON EL PESO DE LA CAMPAÑA PETROLÍFERA.[58] Fue el primer ensayo real de la doctrina de la Fuerza Aérea de que el bombardeo estratégico diurno podía desmantelar la economía alemana. Ese verano empezó el verdadero bombardeo estratégico. En toda la contienda, las fuerzas aéreas anglo-estadounidenses descargaron más de 1,4 millones de toneladas de explosivos sobre la Alemania nazi. De ese tonelaje, más del 70 por ciento se lanzó después del 1 de julio de 1944 y una parte relativamente pequeña, pero de crucial importancia (unas 200 000 toneladas de bombas), cayó sobre objetivos petrolíferos.[59] El ataque sobre las plantas petroleras, iniciado en mayo de 1944, fue, en palabras de Albert Speer, el «primer golpe duro»[60] asestado a la industria germana. El efecto sobre la producción fue inmediato y de gran alcance. Speer advirtió a Hitler de que, si el Gobierno no tomaba medidas de emergencia para reforzar las defensas aéreas de las plantas de petróleo sintético, «se creará en el suministro de combustible de la Wehrmacht y del país una situación imposible […] en septiembre […] de resultados funestos».[61]

EL PETRÓLEO ES LA SANGRE DE LA GUERRA EN LA ERA DE LAS MÁQUINAS. Ningún Estado moderno puede librar una contienda exitosa sin un suministro seguro y suficiente de productos petrolíferos, tanto combustible como lubricantes. Alemania empezó la guerra europea con una situación de fuel precaria y en menos de dos años estaba combatiendo a un coloso energético. Estados Unidos comenzó la transición del carbón al petróleo en los inicios del siglo XX y, hacia 1939, este último constituía la mitad de su energía total.[62] Ese año, Estados Unidos producía veinte veces más petróleo que Alemania en el momento álgido de su producción bélica. California, por sí sola, extraía más crudo que la Unión Soviética, el mayor productor petrolífero de Europa. Alemania, por su parte, obtenía el 90 por ciento de su energía del carbón y eso era un problema serio: los campos petrolíferos germanos apenas suministraban el 7 por ciento de las necesidades de combustible del país.[63]

En septiembre de 1939, el Ejército alemán invadió Polonia con una reserva de gasolina de aviación y de vehículos para solo de dos a tres meses.[64] En esa época, Alemania importaba casi el 70 por ciento de sus combustibles líquidos, una vulnerabilidad alarmante en un país con aspiraciones imperiales. Hitler logró

mejorar el suministro de crudo y evitar una situación de emergencia en plena guerra mediante la toma de campos petrolíferos en los países sometidos de Hungría y Austria, así como de Rumanía, su satélite y aliado del Eje.[65] Hasta mediados de agosto de 1944, después de que el Ejército Rojo y la 15.ª Fuerza Aérea dejaran fuera de servicio los campos rumanos, Ploieşti fue la fuente principal de crudo para Alemania, que proporcionó casi un 60 por ciento de las importaciones petrolíferas del país. Con todo, antes incluso de esa fecha, Hitler necesitaba tres veces más la producción de los campos de la cuenca danubiana para seguir combatiendo una guerra total.

Alemania mejoró su problema energético gracias a una gesta alquímica de la industria: convertir carbón, combustible que poseía en abundancia, en petróleo, del cual tenía un severo déficit. La víspera de la ofensiva estadounidense contra el petróleo, la industria germana había revertido la situación. En ese momento, producía casi tres cuartas partes de las necesidades de fuel líquido del país y las reservas de diésel y de combustible para aviación experimentaron una gran mejoría. Esto se debió casi en exclusiva a una formidable expansión, generada por la guerra, de la industria de petróleo sintético, un conglomerado industrial de gigantes petrolíferos dirigido por empresarios simpatizantes con el programa del Führer de conquistas territoriales y limpieza étnica.[66] Compañías químicas como IG Farben purgaron a todos sus directivos judíos y emplearon, cada vez más, mano de obra esclava proporcionada por las SS y procedente de países conquistados y campos de concentración. (IG Farben construyó una de sus plantas de petróleo y caucho sintético en Polonia, cerca de la factoría de asesinatos en masa de Auschwitz). Hacia septiembre de 1944, un tercio de los trabajadores de la industria del fuel eran esclavos. Y mucho antes de esa fecha, la industria del petróleo sintético, antaño independiente, se convirtió en instrumento del Estado hitleriano, un conglomerado orientado a la guerra controlado por Albert Speer, ministro de Armamentos y Producción del Reich.[67]

La mayor parte del petróleo sintético germano se producía en plantas de hidrogenación que usaban el proceso de Bergius, así denominado por su inventor, Friedrich Bergius, un químico galardonado con el premio Nobel. Los ingenieros químicos empleaban hidrógeno a alta presión y calor extremo, en presencia de un catalizador, para convertir lignito en gasolina de alto octanaje y en queroseno empleado en carros y aviones de combate. En el primer trimestre de 1944, las plantas de combustible sintético emplazadas cerca de los abundantes depósitos carboníferos del Ruhr, Silesia y el corazón de Alemania, en la región de Leipzig, generaban más de la mitad del suministro total de petróleo, el 85 por ciento de su combustible de alto octanaje para vehículos y casi toda la gasolina de aviación.[68] Incluso hoy, ninguna industria de petróleo sintético nacional se aproxima a la producción máxima de Alemania durante la guerra.

La rápida expansión de la industria petrolífera alemana podría tener

consecuencias severas para los aliados. Pocos meses antes de que la producción nacional de petróleo alcanzara su punto máximo, Albert Speer anunció que la producción de cazas había superado todos los registros anteriores. Si los objetivos petrolíferos no hubieran sido bombardeados en el momento en que lo fueron –en el corto lapso entre mayo de 1944, momento de máxima producción petrolífera, y septiembre de 1944, cuando las factorías enviaron al frente una cifra abrumadora de cazas alemanes– estos nuevos aparatos, que incluían reactores, habrían estado en el aire todos los días. Sin los pilotos experimentados que la Luftwaffe había perdido durante la guerra, Alemania nunca podría recuperar la supremacía aérea. Sin embargo, flotas de cazas a los mandos de pilotos apenas entrenados habrían hecho que la destrucción de la economía bélica germana requiriera mucho más tiempo y fuera más costosa para los bombarderos aliados.[69]

LA ALEMANIA BÉLICA ERA UN IMPERIO QUÍMICO CONSTRUIDO SOBRE CARBÓN, aire y agua.[70] Estas tres materias primas básicas constituían los cimientos de un proceso químico –a menudo concentrado en una sola planta– que usaba gases derivados del carbón para producir, además de combustibles líquidos, el 99 por ciento del caucho sintético de Alemania y casi todo el metanol sintético, el amoníaco sintético y el ácido nítrico, todos ellos componentes básicos para elaborar explosivos militares. Tal fue la ventaja imprevista de la campaña del petróleo: en el mismo momento en que los bombarderos estadounidenses dejaron fuera de servicio dos plantas de hidrogenación –la inmensa fábrica de Leuna, cerca de Merseburgo, y la instalación de Ludwigshafen, de menor tamaño–, Alemania perdió el 63 por ciento de su nitrógeno sintético, el 40 de su metanol sintético y el 65 por ciento de su caucho sintético.[71] Británicos y estadounidenses no comprendieron del todo la relación orgánica entre el petróleo sintético y las plantas químicas hasta después de la contienda, cuando sus agentes interrogaron a ministros y empresarios germanos. Este fue uno de los fracasos más decepcionantes de la contienda, si acaso más sorprendente porque las compañías petrolíferas estadounidenses habían ayudado a construir la incipiente industria de petróleo sintético de Alemania a finales de la década de 1920, momento en que IG Farben puso en funcionamiento su planta de Leuna, la primera que probó el proceso de Bergius. La información incorrecta derivó en la pérdida de aeroplanos y dotaciones en ataques a refinerías de crudo que eran mucho menos importantes que las plantas de petróleo sintético, con sus instalaciones para la elaboración de subproductos químicos.

Aunque las plantas de energía sintética de Alemania estaban dispersas por todo el Reich, un elevado porcentaje de la producción petrolífera se concentraba en un reducido número de plantas de hidrogenación Bergius, que eran la única fuente de gasolina de alto octanaje para aviación y casi todo su fuel para motores. Casi un tercio de la producción Bergius se aglutinaba en solo dos plantas: Leuna

y Pölitz, en la Silesia polaca, y más de un tercio en otras cinco instalaciones.[72] Al inicio de la guerra, Speer tenía un miedo cerval a que los mandos aéreos aliados atacaran las plantas sintéticas de Alemania, concentradas de forma muy peligrosa y demasiado grandes y complejas para dispersarlas. Cuando las plantas fueron bombardeadas, Hitler amonestó en público a Carl Krauch, de IG Farben, su ministro jefe de Planificación Química, por organizar la industria como si quisiera que la destruyeran desde los cielos.[73] Sin embargo, fue Hitler quien fomentó la integración económica que hizo tan abrumadoramente eficiente la producción sintética germana; y no hizo nada por desengañar a Göring de su confianza, fuera de lugar, de que la Luftwaffe tenía la capacidad de proteger a esas plantas de la aniquilación aérea.

Cuando comenzaron los ataques estadounidenses, Speer temía que fueran la salva inicial de la ofensiva, «largo tiempo esperada y temida»,[74] contra una industria concreta. Por fortuna para Alemania, no lo eran. Por orden de *sir* Arthur Tedder, los bombarderos estadounidenses siguieron arrojando la mayoría de su tonelaje sobre objetivos no petrolíferos. Después de la contienda, Speer relató a sus interrogadores estadounidenses que una ofensiva a gran escala contra las plantas sintéticas con las armadas aéreas combinadas de Inglaterra y Estados Unidos –con incursiones muy seguidas, noche y día, sin cesar– «por sí sola, habría logrado la rendición de Alemania en seis semanas».[75]

Es poco probable. Esta guerra, como todas las demás, tenía que ganarse en tierra, aunque, sin duda, una serie de golpes sostenidos, e iniciados antes, habría acortado la guerra en el Frente Occidental varios meses. Las Fuerzas Aéreas Estratégicas de Estados Unidos lanzaron 347 ataques petrolíferos independientes y el Mando de Bombarderos británico llevó a cabo 158. Los objetivos principales de la 8.ª Fuerza Aérea eran las instalaciones de Leuna, situadas a 5 kilómetros del centro de Merseburgo y a 140 kilómetros al sudoeste de Berlín, y el complejo aún más grande de Pölitz, en los yacimientos carboníferos de Silesia, 110 kilómetros al nordeste de la capital. En conjunto, estas instalaciones producían más de un tercio de la producción total de combustible líquido del proceso de Bergius.[76]

Leuna era un complejo militar-industrial de relevancia capital. Monumento a la magia química germana, producía gasolina para la Luftwaffe, lubricantes para los carros Tigre, caucho para las divisiones motorizadas de Hitler y explosivos para casi todas las unidades artilleras y blindadas del Ejército. Una ciudad virtual, que abarcaba casi 8 kilómetros cuadrados de tierra y empleaba a 35 000 obreros –10 000 de ellos prisioneros de guerra o mano de obra esclava–, era la segunda planta de petróleo sintético más grande del Reich y la segunda instalación química en tamaño. La fábrica recibía millones de toneladas de lignito extraído de pozos locales y se bombeaban miles de millones de litros de agua en su laberinto de máquinas de 3 kilómetros de largo procedentes de la procesadora propia de la fábrica. Centenares de miles de cables subterráneos, vías férreas y

tuberías aéreas conectaban sus 250 edificios. La destrucción de cualquier elemento de esta infraestructura interconectada de transporte y servicios podía cerrar toda la instalación, un hecho que hacía a Leuna, al igual que al resto de plantas sintéticas, muy vulnerable a los ataques aéreos, de hecho, de casi imposible defensa.

En un periodo de diez meses, entre el 14 de mayo de 1944 y el 5 de abril de 1945, un total de 6630 bombarderos estadounidenses intentó dejar Leuna fuera de servicio. Fue, dijo un autor, «la lucha a muerte más despiadada que jamás intentó fuerza aérea alguna».[77] Con su tamaño enorme y características peculiares, Leuna debía de ser fácil de avistar desde 6500 metros en un día claro. A las primeras dotaciones estadounidenses enviadas contra Leuna se les explicó que podrían identificarla por el extenso nudo ferroviario al oeste de sus puertas y por trece chimeneas que escupían fuego, cada una de 30 metros de altura. En realidad, en la pasada de bombardeo, los pilotos apenas podían distinguir las puntas de sus propias alas en un cielo de mediodía convertido en negra noche por el grasiento humo de camuflaje emitido por centenares de pequeños hornos.

Conforme las incursiones causaban más daños, los alemanes mejoraron sus medidas de camuflaje y defensa. Construyeron en las afueras de la planta principal edificios simulados que, con mucha frecuencia, eran bombardeados con la misma intensidad que la fábrica real. No obstante, el principal problema de las dotaciones era el círculo de cañones antiaéreos que rodeaba la planta, que desplegaba el campo de *flak* más sólido del mundo. En tres asaltos independientes de la 8.ª se perdieron 119 aeronaves y no cayó ni una sola bomba sobre las instalaciones de Leuna.

Más de 19 000 trabajadores de Leuna eran miembros de una organización de protección contra ataques aéreos muy bien entrenada, equipada con más de 600 piezas dirigidas por radar. Con un número suficiente de cazas de la Luftwaffe estacionados cerca para oponer una resistencia decidida, aunque esporádica, Leuna se convirtió en el blanco industrial mejor defendido de Europa.

A principios de mismo año, Hitler incrementó los efectivos de las fuerzas antiaéreas de Alemania hasta casi un millón mediante el traslado de tropas desde el Frente Oriental y el empleo de mujeres, estudiantes de secundaria y prisioneros de guerra soviéticos. En esa época, Alemania disponía de más de 13 200 cañones antiaéreos pesados.[78] La mayoría encuadrados en baterías de seis a doce piezas. En torno a Leuna y otros objetivos petrolíferos, Speer estableció varias *Großbatterie*, cada una de las cuales equipada con un máximo de 36 cañones que podían tirar una barrera o «caja» de proyectiles a un punto prefijado. A partir de las incursiones petrolíferas del verano, la 8.ª Fuerza Aérea perdió dos veces más bombarderos a causa de la *flak* que de los cazas. Si la antiaérea fue responsable del 40 por ciento de las heridas sufridas por los aviadores de la 8.ª Fuerza Aérea durante el primer año de la guerra aérea, en el conjunto de la contienda infligió el

71 por ciento de heridas.[79]

La *flak* era una medida defensiva de gran ineficiencia.[80] La versión más moderna del cañón de 88 mm necesitaba una media de 8500 tiros para abatir a un solo bombardero. Así y todo, era un arma de un efecto psicológico devastador, diseñada para descentrar a las dotaciones y alterar la precisión del bombardeo. En el verano y comienzos del otoño de 1944, Alemania todavía disponía de munición suficiente para saturar el cielo sobre sus plantas petrolíferas y matar o mutilar a un alto número de aviadores aliados. Hacia el final de la contienda, los artilleros germanos habían abatido un total de 5400 aparatos aliados, [81] ante los 4300 derribados por los cazas. Merseburgo, o «Mercilessburg»,*** como empezaron a llamarla los aviadores, se convirtió en el destino más implacable de la «tierra de la perdición».[82]

«Aún hoy puedo recordar la furiosa negra nube de estallidos de *flak* que llenaba el cielo ese día durante la aproximación a nuestro objetivo –recordó Tom Landry, copiloto de un B-17 y futuro entrenador de los Dallas Cowboys–. Y recuerdo la honda sensación de indefensión que sentí cuando seguimos a nuestro líder de escuadrón al corazón de esa nube».[83] Al volar en dirección a un muro de antiaéreos, el general de brigada Gordon P. Saville evocó la célebre observación de Laurence Kuter en la Escuela Táctica del Cuerpo Aéreo antes de la guerra. «El fuego antiaéreo, aunque molesto, debe ser ignorado».[84]

«Sobre la [planta petrolífera] el cielo semejaba una pintura surrealista de El Bosco –afirmó Ben Smith, operador de radio y artillero de los «Ángeles del Infierno»–. Había una humareda tan densa como un incendio forestal [...] caían aeroplanos, tanto bombarderos como cazas, y dejaban largos penachos de humo. Los paracaídas tachonaban el extraño paisaje al azar, como flores silvestres».[85] Mientras otros hombres recurrían a la oración para ayudarles a superar los campos de *flak*, Ben Smith prefería las blasfemias, «un torrente incesante de lenguaje profano». A Smith le resultaba imposible hallar consuelo en un Dios que enviaba a hombres buenos a morir en un avión envuelto en llamas.

Las aeronaves alcanzadas por la antiaérea tenían mejores perspectivas de volver que las que recibían el castigo de los cazas, pero esto llevaba la carnicería a la base, lo cual aumentaba la ansiedad de las dotaciones. Algunos bombarderos aterrizaban con entre 200 y 300 agujeros y con los tripulantes en un estado aún peor: brazos y rótulas segados, ojos vaciados de las cuencas, torsos tan desgarrados que los cirujanos de vuelo podían ver los pulmones del muerto. Con el declive de la Luftwaffe, el porcentaje de bombarderos perdidos en incursiones descendió, pero los hombres seguían pereciendo a montones. «Cada vez que volvíamos de una misión dura –escribió Bert Stiles– teníamos que cambiar la alineación [del equipo de *softball*] y dos veces tuvimos que buscar una alineación completa de jugadores del diamante».[86]

La *flak* era insidiosa: reducía a los hombres a un estado de completa

indefensión, estrés pasivo, como lo denominaban los médicos de la Fuerza Aérea.[87] En su frustración, algunos artilleros disparaban contra los estallidos de la antiaérea. Nadie los tomó por locos.

La lealtad a la tripulación era la causa más importante de la baja incidencia de colapsos en combate aéreo. No obstante, a algunas tripulaciones les costaba más unirse cuando se enfrentaban a la *flak* en lugar de a los cazas. La crisis del combate no logró hermanar a la dotación de Bert Stiles como este esperaba que lo hiciera. «En los viejos tiempos antes de la cobertura de cazas [...] [las tripulaciones] tenían que conocerse entre ellas y confiar los unos en los otros, así como sacar adelante la situación todos juntos»,[88] escribió. Todos los hombres tenían que trabajar juntos, avistar los cazas y avisar de su posición a los artilleros. «Ahora solía ser una mera cuestión de suerte».

Ese verano todavía volaban hombres que sabían cómo eran las cosas en 1943. Uno de ellos era el sargento mayor Eugene «Wing Ding» Carson, antiguo artillero de cola en el 388.º Grupo de Bombardeo en la época más caliente de la guerra de cazas. Carson voló lo que creía que iba a ser su última misión a finales del invierno de 1944, pero, tras retornar a Mount Pocono, Pensilvania, y ser destinado a un puesto de instructor de tiro, logró convencer al mando para que lo enviara a un segundo turno de combate con una nueva unidad, el 92.º Grupo de Bombardeo. Volvió a la guerra porque su hermano gemelo, John, que servía con la 15.ª Fuerza Aérea, había sido derribado sobre Atenas y lo habían dado por muerto. «Wing Ding» se negaba a creerlo; quería volver a Europa y descubrir qué había sido de John.

Pese a la derrota de la Luftwaffe, Carson observó que los ánimos de las dotaciones volvieron a hundirse en el verano de 1944 después de haber alcanzado su punto álgido alrededor del Día D. La *flak* tuvo mucho que ver con ello, al igual que el cansancio. Pese a que ese verano el tiempo sobre Alemania fue particularmente malo, la 8.ª voló casi todos los días –veintiocho en junio, veintisiete en julio, veintitrés en agosto–, un ritmo despiadado. En esos tres meses, la 8.ª perdió 1022 bombarderos pesados, alrededor de la mitad de sus efectivos operativos, junto con 665 de los 900 aviones de caza con los que contaba en todo momento.[89] Incluso con la reducción de la tasa de pérdidas, 1,5 por ciento por salida en cada treinta misiones de bombardeo pesado, en comparación con el 3,6 por ciento de abril, un aviador seguía teniendo más de una posibilidad entre tres de morir o caer prisionero antes de finalizar su turno de servicio.[90] El único consuelo era que las misiones más frecuentes acercaban más a los hombres a volver a casa. En agosto, además, las dotaciones recibieron cierto alivio, pues ese mes las escuelas de entrenamiento de Estados Unidos lograron al fin proporcionar dos tripulaciones por bombardero.

Pero eso no era consuelo para aviadores como Ben Smith, que la mayoría de los días se sentía más muerto que vivo. El alegre muchacho georgiano, en

cuestión de meses, se había vuelto «cínico, ateo y duro como una piedra».[91] Ya no pensaba en casa y en la familia, incluso llegó a dejar de escribir a su gente y a ignorar sus cartas, en las que le imploraban noticias suyas. «Me insensibilicé por completo –rememoró–. Me enseñé a mí mismo a no sentir nada en absoluto […] me había crecido una coraza y deshacerse de ella no iba a ser fácil».

Los visitantes de las bases se daban cuenta de que a estos muchachos les ocurría algo malo. La mayoría eran «silenciosos, nerviosos, con agrio carácter». La mayoría bebía muchísimo y vivían día a día; carecían de los amplios horizontes y los anhelos de casi todos los muchachos de su edad. Los reemplazos llegaban excitados y ansiosos por entrar en combate, aunque eso no solía durar más de una semana. Muy pronto, ellos también adoptaban ese «aspecto».

Una tarde, Ben Smith se unió a un partido de voleibol que se estaba jugando. Fue la cosa más extraña que jamás había vivido. Nadie reía, ni gritaba, ni emitía sonido alguno. «Todo el partido se jugó en silencio».

En las incursiones contra Merseburgo, el bombardeo parecía tan aleatorio como el juego a vida o muerte entre las explosiones de metralla. ¿Cómo destruir un blanco al que no se puede ver? El cielo sobre Leuna estaba tan negro de los antiaéreos, los fumígenos alemanes y las explosiones de tanques de petróleo que «no teníamos ni idea de lo cerca que caían nuestras bombas sobre el blanco»,[92] recordó Tom Landry. Los estudios de posguerra de la Fuerza Aérea revelaron que los dos blancos industriales más difíciles de atacar del teatro de operaciones europeo fueron los dos más grandes: las plantas de petróleo sintético y las refinerías. Solo el 29 por ciento de las bombas dirigidas contra Leuna en días despejados aterrizaba en el interior de las puertas del complejo; en las incursiones guiadas por radar, la cifra caía al 5,1 por ciento.[93] Una de cada siete bombas no estallaba, la mayoría a causa de espoletas defectuosas, y una de cada diez caía sobre instalaciones falsas o en campo abierto.[94] El mal tiempo, los fallos humanos y mecánicos y la férrea defensa (que usaba más cañones pesados que para proteger ciudades como Múnich o Fráncfort) dificultaban la precisión. En muchas misiones, un cielo repleto de bombarderos fue incapaz de matar o herir a un solo trabajador en la mastodóntica planta petrolífera. Después de que la primera incursión sobre Leuna liquidara a 126 trabajadores, los directores de la planta construyeron más refugios antiaéreos y más resistentes. En los veintiún ataques posteriores, solo perecieron 175 trabajadores.

El equipo de la planta estaba aún más protegido que los obreros. Los tanques de almacenamiento estaban forrados de cemento reforzado y los compresores y otras máquinas móviles de vital importancia estaban preservados por muros protectores de ingeniosa construcción, inmunes a las bombas de 110 a 130 kilogramos que preferían los estadounidenses. En las misiones más exitosas, apenas un 1 o un 2 por ciento de las bombas estadounidenses caía sobre

maquinaria esencial de la planta. Estos impactos afortunados casi no provocaban daños.

La RAF visitó Leuna con menos frecuencia que la 8.ª, pero causó más destrucción en tanques de almacenaje y estructuras principales con sus bombas de 900 a 1800 kilogramos, capaces de penetrar muros de contención. Los expertos estadounidenses en bombas siguieron defendiendo que era más efectivo usar un elevado número de dispositivos más ligeros que lanzar grandes «galletas», las preferidas de «Bombardero» Harris. Este error de cálculo costó vidas. Las dotaciones estadounidenses tenían que volver en repetidas veces al mismo blanco para destruirlo, una práctica que habría horrorizado a Curtis LeMay, que, en ese momento, estaba en el Lejano Oriente comandando dotaciones que volaban los nuevos B-29 Superfortaleza.

Largar bombas más ligeras también facilitaba la labor de los equipos de extinción de incendios. Los fuegos eran menos devastadores y no duraban tanto y el contingente de bomberos de Leuna, formado por 5000 hombres y mujeres, lo podía apagar sin mayores problemas. Las reparaciones eran más arduas, aunque manejables al inicio de los bombardeos. Tras las primeras incursiones estadounidenses sobre las plantas petrolíferas, Speer asignó a Edmund Geilenberg, su adjunto de confianza, un puesto de nueva creación: comisionado general de medidas de emergencia. Las instrucciones que recibió no podían ser más explícitas. La «exitosa continuación de la guerra»,[95] le dijeron, dependía de «la reconstrucción de esas plantas». Geilenberg empleó sus poderes dictatoriales de requisa de mano de obra para enviar equipos de reparación a las plantas dañadas. En Berlín el lema era: «Todo por el petróleo». Sin embargo, al sacar trabajadores de la industria aeronáutica y de municiones, junto con 7000 efectivos de ingenieros de las fuerzas armadas, debilitó otras secciones de la maquinaria bélica germana. Hacia finales del otoño de 1944, Geilenberg había reunido un ejército de trabajadores de 350 000 efectivos dedicados en exclusiva a la reparación de instalaciones petrolíferas.[96] En total, Alemania disponía de casi 1,5 millones de personas dedicadas a la defensa antiaérea y a las reparaciones, un desvío de efectivos que tuvo un efecto muy severo en la producción bélica.

La mayor parte del verano una combinación de mal tiempo y otras prioridades de bombardeo impidieron a la 8.ª Fuerza Aérea acometer frecuentes incursiones sobre las instalaciones petrolíferas. Eso le daba tiempo a Geilenberg para volver a poner en marcha la producción de las plantas, aunque tan solo a una fracción de su antigua capacidad. Los equipos de Geilenberg, trabajando a un ritmo vertiginoso y bajo una disciplina extrema, lograron restablecer las pequeñas plantas de hidrogenación a plena producción entre cuatro y seis semanas después. Eso, en general, daba a la planta un plazo de dos semanas de producción antes del siguiente ataque aéreo y el consiguiente ciclo de reparaciones.

Ese mismo verano, los estadounidenses sincronizaron sus golpes aéreos para coincidir con la reanudación de la actividad productiva, identificada por medio de reconocimientos aéreos más frecuentes. Los oficiales de operaciones de la Fuerza Aérea hicieron una segunda corrección. Para compensar la imprecisión del bombardeo, la 8.ª empezó a saturar las plantas de explosivos, con la esperanza de lograr unos pocos impactos afortunados.

Supuso un cambio rompedor. Así fue como se logró desmantelar para siempre la industria petrolífera germana: mediante un incesante bombardeo de alfombra que dañó de forma simultánea varias plantas a la vez.[97] Una tras otra, todas sufrieron daños mortales, aunque no por un único golpe a uno de sus órganos vitales –los compresores de gas o los sistemas de purificación de gas– sino por ataques sucesivos sobre su red eléctrica -el sistema nervioso- o sobre sus conducciones de gas y agua –venas y arterias–, componentes del organismo interconectado sin el cual no podían funcionar.

Fue, en palabras de Spaatz, una carrera entre el «hormigón» y las «bombas».[98] A finales del verano, los efectos acumulados de los bombardeos empezaron a desbordar a los equipos de reparación y mantuvieron la producción mensual en un 9 por ciento de la capacidad de las fábricas.[99] El efecto sobre los productos químicos «fue igualmente malo»,[100] dijo Speer después de la guerra. Las incursiones de bombardeo infligían «tal castigo a las redes de tubos de las plantas químicas –reportó Speer– que ya no son necesarios impactos directos para causar daños generalizados. Basta la onda expansiva de bombas caídas en las inmediaciones para provocar fugas por todas partes. Las reparaciones eran casi imposibles».[101] El resultado fue la lenta masacre de las plantas. Una Fuerza Aérea creada para el ataque de precisión obtuvo su mayor victoria mediante el bombardeo de alfombra.

La victoria en la batalla de Leuna le costó a la 8.ª Fuerza Aérea 1280 aviadores. Aunque Leuna experimentó un breve resurgir a principios del otoño, los asaltos del verano causaron daños irreparables en la planta. En la Primera Guerra Mundial, el bloqueo naval aliado estranguló a Alemania y contribuyó a su derrota. Un cuarto de siglo más tarde, los bombarderos aliados impusieron desde el aire un bloqueo petrolífero a Alemania, que, en última instancia, remató a la ya debilitada Luftwaffe y ocasionó serias dificultades de movilidad a su Ejército. Después de junio de 1944, la producción alemana de combustible de aviación durante el resto de la guerra ascendió a 197 000 toneladas, apenas algo más que el suministro de un mes de la etapa anterior a las incursiones.[102] Además, en septiembre, las importaciones de crudo de Rumanía se habían interrumpido.

En una serie de incursiones que le costaron 230 bombarderos pesados, la 15.ª Fuerza Aérea, con la ayuda de la RAF, logró reducir la producción de los principales campos de Ploieşti en un 90 por ciento en el momento en que el Ejército Rojo ocupó las ruinas humeantes del monolito petrolífero, el 30 de

agosto de 1944.[103] En estos raids desde sus rudimentarias bases del sur de Italia, la 15.ª sufrió un porcentaje de pérdidas muy superior al que encajó la 8.ª en todo el verano de 1944.

El heroísmo de las dotaciones de la 15.ª Fuerza Aérea apenas recibió atención en la prensa estadounidense. La 8.ª, la favorita de los reporteros de los grandes diarios con sede en Londres, acaparaba los titulares. En respuesta, los aviadores de la 15.ª compusieron una tonada, con la melodía de *As time goes by***** como base musical:

Es siempre la misma historia,
la 8.ª se lleva toda la gloria,
mientras nosotros vamos a morir.
Y lo fundamental será
que la *flak* continuará.

Auschwitz

Ese verano, la 15.ª Fuerza Aérea también se dedicó a martillear objetivos petrolíferos en el sur de Polonia. El 7 de julio, atacó Blechhammer, una instalación petrolífera a 65 kilómetros al noroeste de Auschwitz, y, el 20 de agosto, lanzó el primero de tres golpes contra la planta de petróleo y caucho sintético de IG Farben cerca de Monowitz, un campo de prisioneros que suministraba mano de obra esclava a las fábricas Farben.[104] Conocido como Monowitz-Buna, formaba parte del inmenso complejo del campo de concentración de Auschwitz y estaba a menos de 8 kilómetros del principal centro de exterminio del campo, Auschwitz II o Birkenau, lugar de las cámaras de gas y de los crematorios. «A los grupos de bombardeos se les instruía en que debían mantenerse lejos de campos de prisioneros y de concentración»,[105] recordó Milton Groban, un bombardero-navegante de radar en la misión del 20 de agosto. Los oficiales de selección de blancos de la Fuerza Aérea no querían que sus dotaciones mataran o hirieran a soldados o ciudadanos inocentes bajo el cautiverio nazi.

Ni Groban ni ningún otro participante en esa misión sabía que Auschwitz era el campo de exterminio más infame de Hitler. Tampoco tenían conocimiento de que los líderes judíos y los grupos de Resistencia europeos estaban en esa época presionando a los Gobiernos de Gran Bretaña y Estados Unidos para que bombardearan la maquinaria de exterminio de Birkenau. De haber hecho esto, y de haber acabado con miles de prisioneros, se habría forjado una de las mayores controversias morales de la contienda. Con todo, la decisión de no bombardear Birkenau desencadenó un acalorado debate público que no muestra indicios de amainar.[106]

En mayo de 1944, los líderes nazis en Hungría, encabezados por Adolf Eichmann, jefe de la «sección judía» de las SS, empezaron a arrestar y a enviar a Auschwitz a toda la población judía del país. Los nazis ya habían asesinado a más de cinco millones de judíos europeos y Auschwitz era uno de los dos únicos campos de exterminio que seguían en funcionamiento en Polonia.***** La información de las deportaciones en Hungría, junto con el resumen de un detallado informe de las condiciones en el interior de Auschwitz recopilado por dos reclusos recientemente huidos, llegó a Londres y a Washington en junio y a primeros de julio. Esto hizo que los grupos judíos y de Resistencia con delegaciones en Londres imploraran al Gobierno británico que bombardeara las conexiones de ferrocarril entre Hungría y Auschwitz, así como los hornos crematorios y las cámaras de gas de Birkenau.

Hacia la primera semana de julio, los nazis habían enviado a Auschwitz a 434 000 judíos magiares, de los cuales fue asesinado casi el 90 por ciento. Churchill, alarmado, consideró la Solución Final de Hitler «el crimen más grande y horrible jamás cometido en toda la historia mundial»[107] y ordenó a su Estado Mayor del Aire que estudiara si era factible bombardear las cámaras de gas. Atacar las vías férreas desde Budapest a Auschwitz tendría escaso efecto, pues se podían reparar con rapidez, pero bombardear el mismo campo, una medida extrema, podría persuadir al Gobierno títere de Hungría para poner fin a las deportaciones masivas. El 15 de julio, tras un estudio nada exhaustivo, el secretario de Estado del Aire, Archibald Sinclair, informó de que la distancia era «demasiado grande para atacar de noche».[108] Sinclair planteó «transmitirles la propuesta a los estadounidenses […] para ver si están dispuestos a intentarlo». No obstante, añadió que tenía «muchas dudas de que, una vez lo examinen, los estadounidenses lo consideren posible».

Tenía razón. Los grupos europeos de la Resistencia clandestina solicitaron que se bombardeara el campo y las vías férreas que conducían a él. Estas peticiones fueron transmitidas al Departamento de Guerra de Estados Unidos por representantes en Suiza del Comité de Refugiados de Guerra, establecido por Roosevelt para ayudar a las víctimas judías de los nazis.[109] El secretario adjunto de Guerra, John J. McCloy, responsable de relaciones entre la comunidad civil y las fuerzas armadas estadounidenses, sostenía que bombardear el campo implicaría «desviar un apoyo aéreo considerable, de esencial importancia para el éxito de nuestros efectivos empeñados en el momento presente en operaciones decisivas».[110] La respuesta de McCloy seguía la línea de la política oficial del Departamento de Guerra: «La ayuda más efectiva que puede darse a las víctimas de la persecución del enemigo es asegurar la rápida derrota del Eje».[111] Pese a que más de 200 000 soldados y aviadores británicos y estadounidenses estaban en campos de prisioneros alemanes, no se trazaron planes para liberarlos. La política oficial de Estados Unidos era que todas las operaciones de rescate debían ser «el

resultado directo de operaciones militares ejecutadas con el objetivo de derrotar a las fuerzas armadas del adversario».[112]

McCloy afirmó, tanto entonces como más tarde, durante ese mismo verano, que una misión a Auschwitz sería una operación de la 8.ª Fuerza aérea de elevado riesgo, un «viaje de ida y vuelta sin escolta de unos 3200 kilómetros sobre territorio enemigo».[113] En esto se equivocaba. La distancia real era de 2500 kilómetros y aviones de caza habrían escoltado a los bombarderos hasta el objetivo. McCloy no mencionó que la 15.ª Fuerza Aérea había empezado a ejecutar operaciones de bombardeo sistemático en la Alta Silesia, en las inmediaciones de Auschwitz. También pasó por alto, o quizá no lo sabía, que el 2 de agosto, el día que Carl Spaatz fue informado por primera vez de la petición de bombardear el campo por el jefe adjunto de Estado Mayor de Gran Bretaña, Norman H. Bottomley, este se mostró «muy comprensivo».[114]

Cabía la posibilidad de que la 8.ª Fuerza Aérea ejecutara la misión desde nuevas bases de operaciones a escasa distancia de Auschwitz. El mes de junio, la 8.ª empezó a volar «misiones de transbordo»[115] a la Unión Soviética, con el nombre en clave de Frantic. Los bombarderos despegaban de Inglaterra, golpeaban objetivos muy dentro del Reich y, en lugar de volver a la base, continuaban hasta unos aeródromos proporcionados por Stalin en las inmediaciones de Kiev, en Ucrania. Desde allí podían atacar blancos en el este de Europa y volar al sur, a Italia, y después de descansar y repostar, volvían a Inglaterra completando misiones de bombardeo en cada uno de los tramos del viaje. Pero Stalin ejercía un estricto control sobre lo que las Fortalezas de la Operación Frantic podían bombardear y se aseguró de que se concentraran sobre objetivos que ayudaran de forma directa a la ofensiva de verano del Ejército Rojo. Estas bases, además, eran vulnerables a los ataques de la Luftwaffe, debido a la poca vigilancia de las defensas aéreas soviéticas. La noche del 21 de junio, bombarderos alemanes iluminaron el aeródromo de Poltava, en la Unión Soviética, con bengalas y descargaron 110 toneladas de bombas, que destruyeron o dañaron 69 de 114 Fortalezas, además de incendiar los enormes depósitos de combustible de aviación que los estadounidenses habían llevado a la Unión Soviética con anterioridad. A la noche siguiente, la Luftwaffe volvió y golpeó las otras dos bases de la Operación Frantic. De modo que, si se hubiera aprobado una misión a Auschwitz, Spaatz habría recurrido a los aparatos pesados de la 15.ª Fuerza Aérea, que hubieran volado desde los aeródromos sin riesgos de Foggia, Italia, a unos 1030 kilómetros del campo.[116]

Una formación de aeronaves pesadas de la 15.ª no habría tenido problema en llegar hasta Auschwitz. Sin embargo ¿podría haber cumplido su objetivo sin una pérdida prohibitiva de dotaciones o prisioneros? Nuevos estudios de historiadores del poder aéreo conocedores de las operaciones de bombardeo en Europa señalan que era posible dejar fuera de servicio a la maquinaria asesina del campo, aunque

quizá no con un único y decisivo golpe.[117] Podrían necesitar cuatro misiones independientes para destruir los cuatro hornos crematorios y cámaras de gas, de sólida construcción. Además, los bombarderos habrían necesitado cielos despejados para tener alguna posibilidad de alcanzar los blancos sin bombardear de forma involuntaria los barracones de los presos, que estaban peligrosamente cerca de las cámaras de gas. Al igual que casi todos los demás ataques contra blancos industriales –y este lo era, un centro de exterminio para la creación y eliminación de cadáveres–, estas incursiones, como señala el historiador de la Fuerza Aérea Richard G. Davis, habrían sido repartidas a lo largo de varias semanas para confundir a las defensas enemigas, evaluar los daños del bombardeo con reconocimiento fotográfico y ajustar el plan de misiones en función de los cambios en las defensas del enemigo.[118] Si las incursiones se hubieran iniciado en julio de 1944 –la fecha más temprana posible a la que podrían haber empezado, debido a la completa concentración del poder aéreo aliado en el desembarco de Normandía y al tiempo que el Gobierno habría necesitado para tomar una decisión y ordenar a sus aviadores desarrollar un plan de ataque–, en ese caso, la 15.ª no habría podido completar el trabajo hasta un momento indeterminado de septiembre. Para entonces, todos los judíos magiares de Auschwitz habrían sido asesinados. Sin embargo, los responsables del campo siguieron importando y masacrando judíos de toda Europa hasta noviembre, momento en el que Himmler ordenó el desmantelamiento de la maquinaria de gaseado de Auschwitz para evitar que la descubriera el Ejército Rojo. Por tanto, el bombardeo podría haber salvado vidas.

En estas operaciones se habrían perdido aviadores estadounidenses, pues la planta de IG Farben disponía de piezas antiaéreas capaces de alcanzar aeroplanos que volaran sobre Auschwitz.[119] Con todo, el mayor riesgo habría sido para los presos. Ese verano, la 15.ª Fuerza Aérea tuvo una precisión encomiable en relación con los estándares de la época.[120] Sin embargo, como ya sabemos, el bombardeo de gran altitud era impreciso. Un ligero error del bombardero guía podía resultar catastrófico. Y, después de la primera incursión, era probable que las SS trasladaran a los presos más cerca, incluso al interior de los crematorios y cámaras de gas, para disuadir a los bombarderos. Y ¿quién puede afirmar con certeza que, si las cámaras de gas fueran destruidas, las SS no habrían podido reconstruirlas?[121] Por medio de mano de obra esclava presente en el mismo campo, o quizá que los nazis optaran por otros medios para eliminar a los presos. Antes del uso generalizado de cámaras de gas, escuadras de fusileros habían asesinado a no menos de 1,5 millones de judíos. ¿Los nazis habrían detenido las matanzas por un puñado de bombardeos aéreos?

Estas son preguntas de imposible respuesta. Todo lo que puede decirse con certeza es que bombardear Auschwitz habría sido una operación difícil y peligrosa, que habría arriesgado las vidas de aviadores y de presos. No obstante, se

podría haber hecho.

Sin embargo ¿se debería haber hecho? ¿Era aconsejable una incursión semejante, dentro del contexto general de la contienda? Los judíos húngaros fueron enviados a la muerte en un momento decisivo de la guerra para los aliados occidentales: durante la planificación y ejecución de la Operación Overlord, la batalla por la liberación de Francia, los ataques contra los puntos de lanzamiento de armas V y el inicio de la ofensiva contra el petróleo, una campaña de inmensa importancia. En ese momento se creía que estas operaciones podrían poner fin a la guerra a principios del invierno. ¿Era sensato desviar bombarderos pesados estadounidenses de sus principales objetivos bélicos? McCloy consideraba que no lo era, al igual que el segundo en el mando de Spaatz, Frederick Anderson.[122] Según los cálculos del historiador Richard Davis, cuatro misiones contra Auschwitz solo hubieran empleado el 7 por ciento de los bombarderos de la 15.ª asignados a la ofensiva del petróleo.[123] Además, ese mes de septiembre, cuando a los comandantes de la aviación se les ordenó un «desvío» similar del bombardeo estratégico, una misión compasiva que consideraban por igual «costosa y desesperada»,[124] estos se limitaron a cuadrarse y obedecer.

El 1 de agosto de 1944, las fuerzas partisanas de Varsovia, inducidas por la radio de la Unión Soviética a creer que la furiosa ofensiva veraniega del Ejército Rojo cruzaría el Vístula y entraría en su ciudad, se alzaron contra los ocupantes nazis. Los soviéticos, sin embargo, hallaron una fuerte resistencia y detuvieron su ofensiva en los suburbios de Varsovia, en la orilla este del Vístula, y Stalin no la retomó hasta seis meses después. Mientras tanto, por espacio de sesenta días, los polacos lucharon en un combate desigual, peleando casa por casa, en su mayoría con granadas y cócteles molotov, contra unidades reforzadas de las SS. Churchill ignoró las incesantes objeciones de los jefes de su aviación y ordenó el lanzamiento de alimentos y armas.[125] Las misiones eran llevadas a cabo por voluntarios, muchos de ellos polacos; despegaban desde bases británicas en Italia, no lejos de Foggia, y las dotaciones acumulaban pérdidas de gravedad. El primer ministro presionó a un vacilante Roosevelt para que apoyara el envío de suministros y, a continuación, persuadió a Stalin para que permitiera a bombarderos estadounidenses encargados del lanzamiento de suministros sobre Varsovia aterrizar en las bases ucranianas de la Operación Frantic. La mañana del 18 de septiembre, una formación de 107 Fortalezas despegó de Inglaterra y descargó más de 1200 contenedores de víveres, armas y suministros médicos sobre la castigada ciudad.[126] Sin embargo, con la mayor parte de la urbe bajo control nazi, más de tres cuartas partes de los contenedores cayeron en sus manos. Así y todo, la misión tuvo una importancia esencial para la moral polaca y constituyó un firme apoyo para su difícil lucha.

Roosevelt ordenó un segundo envío de suministros, pero, el 2 de octubre, Stalin anuló el permiso a los estadounidenses para usar las bases de la Operación

Frantic en apoyo de una rebelión que consideraba peligrosa para sus intereses: un alzamiento encabezado por efectivos anticomunistas vinculados al ejecutivo polaco en el exilio de Londres.[127] Pocos días después, la rebelión polaca fue aplastada. Cuando los soviéticos entraron en Varsovia, en enero de 1945, apenas quedaba nada de la ciudad.

Stalin también podría haber empleado su fuerza aérea táctica para bombardear Auschwitz, que, a primeros de agosto de 1944, estaba a apenas 160 kilómetros de las líneas soviéticas, un hecho bastante ignorado en el debate acerca del bombardeo de Auschwitz. Pero la Gran Guerra Patriótica se combatió para salvar a la Unión Soviética, no a los judíos.[128]

Cuando el Ejército Rojo entró en Varsovia, en enero, era una ciudad muerta y, cuando llegó a Auschwitz, ese mismo mes, sus soldados apenas encontraron a 8000 supervivientes acerridos y famélicos.

¿Por qué se dio apoyo a los polacos de Varsovia, pero no a los judíos de Auschwitz?[129] En aquella época, los polacos tenían algo de lo que carecían los judíos: un gabinete en Londres, que, además, tenía influencia sobre Churchill. Si bien es indudable que el antisemitismo de las burocracias gubernamentales de Gran Bretaña y Estados Unidos fue uno de los factores que influyeron en no insistir en la cuestión del bombardeo con la urgencia que merecía, la razón por la que los polacos obtuvieron suministros fue que tenían más crédito político que los judíos. Como recordó un superviviente de Auschwitz: «No es que los judíos no importaran; es que no importaban lo suficiente».[130] Si los nazis hubieran decidido exterminar a los neerlandeses, o masacrar a miles de aviadores aliados en Auschwitz, ¿habrían actuado Gran Bretaña y Estados Unidos con la misma falta de determinación?

En el verano de 1944, el bombardeo salvó vidas. El 2 de julio, Spaatz ordenó un raid masivo sobre blancos militares en la conurbación de Budapest, unas incursiones sin conexión alguna con las deportaciones.[131] Muchas de las bombas cayeron en la ciudad en el mismo momento en que los aliados, la Suecia neutral y el Vaticano, estaban ejerciendo una fuerte presión diplomática sobre el ejecutivo magiar para que pusiera fin a las masacres que se estaban produciendo. El mismo Roosevelt amenazó al Gobierno húngaro en los términos más contundentes y apeló al pueblo magiar a que ayudara a huir a los judíos y «acumulase pruebas»[132] de los crímenes raciales para castigarlos en el futuro. El Gobierno títere, ya bastante dividido con respecto a la cooperación con las SS, creyó, de forma errónea, que este bombardeo era la primera de una serie de incursiones de represalia contra Budapest. El 7 de julio, el almirante Miklós Horthy, regente de Hungría, plantó cara a Eichmann y ordenó poner fin a las deportaciones, lo que salvó así la vida de los cerca de 300 000 judíos que seguían en el país.

En el caso de Auschwitz, sin embargo, estaba la cuestión sensible de la matanza de inocentes. El 13 de septiembre de 1944, unas bombas

estadounidenses alcanzaron, por error, el campo. El escritor y superviviente de Auschwitz Elie Wiesel escribió que «no estábamos asustados […] cada bomba que caía nos llenaba de júbilo».[133] Sin embargo, otros supervivientes afirmaron que debían sus vidas a la decisión aliada de no bombardear.

¿Y qué hay de los *bomber boys*? Sería difícil hallar muchos veteranos de la 8.ª y de la 15.ª Fuerzas Aéreas que creyeran que Auschwitz debía ser atacada. «Lo único que habríamos hecho sería ayudar a Hitler», manifestó Louis Loevsky, navegante de la 8.ª Fuerza Aérea.[134] «Rosie» Rosenthal estaba de acuerdo. Después de participar en Cobra, donde soldados estadounidenses murieron bajo las bombas estadounidenses, sabía que una incursión sobre Auschwitz habría sido una calamidad aún mayor.[135] Milton Groban, judío practicante, confesó que se habría considerado un traidor a su gente si hubiera lanzado bombas sobre Birkenau, «matando algunos ahora para salvar a otros después».[136]

El hecho más infortunado para la reputación moral estadounidense no fue que no se bombardeara Auschwitz –una cuestión que enfrenta a personas con conciencia–, sino que el Departamento de Guerra nunca solicitó a la Fuerza Aérea que estudiara si la operación era factible. En lugar de ello, fueron los historiadores, años después, cuando ya no había vidas en juego, los que ponderaron y debatieron la cuestión de si era posible que los estadounidenses bombardearan Auschwitz.

El 3 de octubre, el jefe del Comité de Refugiados de Guerra, John W. Pehle, transmitió una nueva recomendación de que se bombardeara Auschwitz, procedente del Gobierno polaco en el exilio. El general Spaatz fue informado por telégrafo, aunque no se le ordenó que tomara medidas. Fue la única vez que el Departamento de Guerra remitió una propuesta para bombardear Auschwitz a un oficial de la Fuerza Aérea en el teatro europeo.[137] El general Frederick Anderson aconsejó a Spaatz «no dar alas» al proyecto.[138] El bombardeo, afirmó, no mejoraría la condición de los reclusos y «cabe la posibilidad de que algunas bombas caigan sobre los presos […] En este caso, los alemanes dispondrían de una excelente coartada para cualquier matanza masiva que pudieran perpetrar». No existe constancia de la réplica de Spaatz, aunque la decisión no le correspondía a él. «El presidente podía hacerlo. Nadie más podía»,[139] afirmó McCloy en 1983, en una entrevista concedida al *Washington Post*. Y no existen pruebas fiables de que nadie cercano a Roosevelt, incluido McCloy, le comentara la cuestión del bombardeo.[140] Si alguien le presentó la idea al presidente es indudable que se opuso. Su objetivo primordial en Europa era derrotar a Hitler y traer a los chicos de vuelta a casa. «Era como en la Guerra Civil –dijo el navegante Paul Slawter, de la 8.ª Fuerza Aérea–. Para Lincoln, ganar era más importante que ninguna otra cosa. Cuando se libertaban esclavos, casi siempre era en el curso de operaciones de importancia estratégica en territorio enemigo. Y así fue como se hallaron los campos de exterminio nazi y se liberó a los

supervivientes».

Puede que Roosevelt tuviera razón, pero es posible que bombardear Auschwitz salvara miles de vidas, así como habría enviado un rotundo mensaje desde Estados Unidos: la destrucción de los judíos ni caería en el olvido ni quedaría sin castigo.

Trampa mortal

Carl Spaatz no dejó constancia de lo que pensaba acerca del bombardeo de Auschwitz. Su preocupación predominante de ese verano era la ofensiva contra el petróleo, que las intercepciones de ULTRA indicaban que estaban dando enormes resultados. Ese agosto, Albert Speer reconoció al embajador nipón en Berlín que «por primera vez, las incursiones de *wehrwirtschaftlich* [economía de guerra], que podrían asestar un golpe fatal a Alemania, se han iniciado».[141] En todo el Reich empezaron a faltar los suministros, lo cual alteró las operaciones militares contra las dos gigantescas fuerzas terrestres que convergían sobre Alemania por el este y el oeste. Ese mes de agosto, el Ejército alemán abandonó carros y vehículos de motor sedientos de fuel por toda Francia en su retirada desde la Bolsa de Falaise y la Luftwaffe tuvo que cerrar la mayoría de sus escuelas de entrenamiento.[142] Los cadetes fueron enviados a la infantería y los instructores pasaron al servicio activo en campos cercanos a las plantas petrolíferas. Los nuevos pilotos eran adversarios inferiores a los cazadores estadounidenses, que cabalgaban a lomos de Mustang alimentados por gasolina de 100 octanos, un combustible que daba a sus aviones, ya de por sí superiores, mayor alcance y aceleración. Diez años antes, Jimmy Doolittle persuadió a sus jefes de Shell Oil de que comenzaran la fabricación de la nueva y experimental gasolina de 100 octanos y presionó a las fuerzas armadas para para que adquirieran motores aeronáuticos que la usaran.[143]

«Este verano es […] como una pesadilla de la que no es posible despertarse»,[144] recogió en su diario el piloto de la Luftwaffe Heinz Knoke. En casi cada misión, su valeroso escuadrón perdía cinco pilotos. Que sus comandantes ordenaran a «viejas máquinas maltrechas» enfrentarse a atronadoras formaciones de cazas estadounidenses era, concluyó, sombrío, «¡ni más ni menos que un asesinato!».

Knoke y sus compañeros no solo se enfrentaban a las fuerzas aéreas aliadas, sino a la única superpotencia industrial y petrolífera del mundo, Estados Unidos de América, una nación que producía más petróleo que la suma del resto de países de la tierra. Desde Pearl Harbor hasta el fin de la contienda, las naciones aliadas consumieron casi 7000 millones de barriles de crudo.[145] De estos, más de 6000 millones provenían de Estados Unidos, junto con el 90 por ciento de la gasolina de 100 octanos del mundo. «Esta es una guerra de motores y octanos –dijo en un brindis Iósif Stalin en un banquete en honor a Churchill–. Bebo a la

salud de la industria automovilística estadounidense y de la industria petrolífera estadounidense».[146]

Ante la «insoportable»,[147] en palabras de Adolf Galland, escasez de fuel, la Fuerza Aérea germana estaba atrapada en una trampa mortal. Obligada a defender las plantas petrolíferas que suministraban su combustible, carecía del combustible para defenderlas de forma adecuada.

Los países en guerra con Alemania y Japón controlaban el 90 por ciento de la producción de petróleo natural del mundo;[148] los Estados del Eje, el 3 por ciento. Fueron estas disparidades las que impulsaron a Alemania y Japón a guerras de conquista en la Unión Soviética y en el sudeste asiático: para tomar de otros lo que a ellos les faltaba. Una vez ambos países sufrieron una falta desesperante de petróleo –Japón a consecuencia del bloqueo naval aliado y Alemania como resultado de un bloqueo aéreo aliado–, ya no podían ganar la conflagración mundial que habían iniciado.

Para Alemania, esto fue evidente cuando la escasez de fuel producida por el bombardeo de verano empezó a afectar de forma directa al Ejército. Desde julio de 1944 al final de la guerra, la Wehrmacht no recibió un flujo suficiente de combustible y de munición. Hacia principios de septiembre de 1944, los suministros de metanol –el principal componente del hexógeno, un explosivo extremadamente potente– cayeron de forma drástica, al igual que la producción de ácido nítrico y caucho sintético.[149] Con el fin de estirar la reserva menguante de explosivos, se enviaban al frente proyectiles que contenían un 20 por ciento de sal de roca. El programa de bombardeo acelerado de los aliados dañaba a la economía germana de otros modos. En esta fase de la contienda, hasta un tercio de la producción de artillería, un tercio de la producción de la industria óptica y dos tercios de la producción de equipos de radar y transmisiones se dedicaba a las defensas antiaéreas, las cuales consumían una quinta parte de toda la munición fabricada. Además, unos dos millones de trabajadores participaban en la defensa antiaérea, desde cañones a equipos de trabajo que reparaban los daños de las bombas en fábricas y ciudades. «Los efectos combinados de la destrucción directa y el desvío de recursos privaron, en 1944, a las unidades germanas de la mitad aproximada de sus armas y equipos de primera línea de batalla»,[150] concluyó el historiador Richard Overy.

Al tratar de proteger las industrias que producían el petróleo y los explosivos de los que dependía la Wehrmacht para sobrevivir y luchar, Speer se vio obligado a despojarla de los recursos humanos y del equipamiento que tanto necesitaba. Esta era una segunda trampa mortal.

EN EL VERANO DE 1944, LA LUFTWAFFE PERDIÓ UNA MEDIA DE 300 AVIONES semanales, en su mayoría en los frentes del este y del oeste. Con todo, sin que lo supieran los aliados, los alemanes estaban formando nuevas unidades y Speer y

Galland tenían motivos para pensar que no se emplearían en los frentes, sino sobre las plantas petrolíferas. Speer ejerció una fuerte presión a favor de esta nueva política en su reporte de agosto al Führer acerca del estado de la industria del petróleo: «Si en septiembre los ataques contra la industria química prosiguen con la misma fuerza y precisión de agosto, la producción de la industria química se reducirá aún más y se consumirán las últimas reservas».[151]

«Esto significa que los materiales necesarios para continuar una contienda moderna faltarán en los campos más importantes […]».

«Solo queda una posibilidad e incluso esta requiere una gran dosis de suerte», le dijo a Hitler. Deben ocurrir dos cosas a la vez: al menos tres semanas de mal tiempo sobre Europa y que la Luftwaffe emplee este «respiro» para reforzarse de tal modo que pueda «infligir pérdidas de gravedad al enemigo y dificultar sus bombardeos de alfombra concentrados mediante la dispersión de las formaciones de ataque».

«La Luftwaffe debe estar preparada para este último y gran golpe, como muy tarde, a mediados de septiembre. Debe empeñar en esta empresa su mejor personal, sus instructores de vuelo y sus pilotos de caza más exitosos […]».

«Si se toman estas medidas, y tienen éxito, será el comienzo de una nueva fuerza aérea. De lo contrario, supondrá el fin de la Fuerza Aérea alemana».

Ese otoño, Speer tuvo el mal tiempo que necesitaba para reparar algunas plantas petrolíferas vitales e incrementar la producción de gasolina de aviación para la nueva flota de cazas de la Luftwaffe -más de 3000 aparatos- que había estado construyendo en las plantas de producción ocultas, muchas de ellas subterráneas. Speer y Galland, además, creían que habían convencido a Hitler para que empleara su arma de caza en la defensa de Alemania.[152]

Sin embargo, antes de enfrentarse en los cielos alemanes con la renovada Luftwaffe, la 8.ª Fuerza Aérea tuvo que solucionar un problema de moral en sus filas. Ese verano, «Hap» Arnold recibió informes de que una cifra preocupante de dotaciones estaba aterrizando en los países neutrales de Suiza y Suecia, no porque los aviones tuvieran problemas y no pudieran regresar a la base, sino porque sus aviadores querían huir de la guerra.

NOTAS

1 Ernie Pyle, *Scripps Howard wire copy*, 16 de junio de 1944, copia en Lilly Library.

2 Todas las citas de Arnold de esta sección proceden de Huston, J. W. (ed.), 2001, 148-159 y Arnold, H. H., 1951, 238-239. Para las incursiones alemanas contra la cabeza de playa de Normandía, *vid.* Spaatz a Arnold, 17 de julio de 944, Arnold MSS.

3 *Ibid.*

4 *Ibid.*

5 Para los orígenes del proyecto V-1, *vid.* Neufeld, M. J., 1999, 147-148.
6 Eisenhower, D. D., 1948, 260.
7 Misil de crucero: Para el interés de Arnold en el misil de crucero, *vid.* Werrell, K. P., 1985.
8 Citado en AAF, vol. 3, 95.
9 Operación Crossbow: USSBS, *V-Weapons (Crossbow) Campaign*, Washington D. C., Military Analysis Division, U.S. Government Printing Office, 1945, 1.
10 Gas tóxico: AAF, vol. 3, 530; Oficina de la Secretaría de Guerra, *British Chiefs of Staff committee to the Prime Minister*, 5 de julio de, 1944, Arnold MSS.
11 Citado en Olsen, J., 1970, 48; «The Flying Bomb», Servicios de Información británicos, noviembre de 1944, copia en ME.
12 Más de 18 000 heridos: Las estadísticas acerca del V-1 proceden de Alfred Price, «V-weapons», en Dear, I. y Foot, M. R. D. (eds.), 2001, 798. Se lanzaron más de 10 000 bombas voladoras contra Inglaterra; aproximadamente, 2000 de ellas explotaron antes de tiempo. De las 7446 que llegaron a Gran Bretaña, 3957 fueron derribadas.
13 Panter-Downes, M., 1971, 333, 335, 339.
14 Dolph, H. A., 1991, 28-31.
15 Olsen, J., *op. cit.*, 29. Todas las citas de Pool proceden de *ibid.*, 27-30.
16 *Ibid.*, 30.
17 Butcher, H., 1946, 35.
18 Spaatz a Arnold, 22 de julio de 1944, Spaatz MSS.
19 Spaatz al Departamento de Guerra, 20 de junio de 1944, Spaatz MSS.; Olsen, J., *op. cit.*, 152.
20 Olsen, J., *op. cit.*, 95.
21 Debacle: «Report on Aphrodite Project», 20 de enero de 1945, 527.431A-A,AFHRA; Olsen, J., *op. cit.*, 100.
22 Citado en Dallek, R., 2003, 106.
23 Muerte de Kennedy: Doolittle a Spaatz, 12 de agosto de 1944, Spaatz MSS.
24 Causa del accidente: Olsen, J., *op. cit.*, 228-229. En 2001, un hombre que había servido en la guerra como mecánico de telecomunicaciones británico ofreció una explicación diferente. Los estadounidenses no advirtieron a los británicos de que apagaran los radares en la trayectoria del avión y un potente frecuencia de una de las estaciones de radar terrestres inglesas activó los delicados controles de radio del Liberator de Kennedy, lo que provocó una explosión letal. *Vid.* Dallek, R., *op. cit.*, 107. Esta explicación es imposible de fundamentar.
25 Blancos inermes: USSBS, *V-Weapons (Crossbow) Campaign*, Washington D. C., Military Analysis Division, U.S. Government Printing Office, 1945, *passim*; Olsen, J., *op. cit.*, 254.
26 Mantenimiento obstinado de Arnold de Afrodita: Spaatz a Doolittle, 7 de septiembre de 1944, Anderson Diary, Papers of F. L. Anderson, Hoover Institute on War, Revolution and Peace, Stanford University.
27 Casi 2000 dotaciones: USSBS, V-*Weapons (Crossbow) Campaign*, Washington D. C., Military Analysis Division, U.S. Government Printing Office, 1945, 24.
28 Galland, A., 1973 (1954), 235.
29 Panter-Downes, M., *op. cit.*, 342-343.
30 Bradley, O. y Blair. C., 1983, 272.
31 Weigley, R. F., 1981, 137-138.
32 Bombardeo de alfombra: D'Este, C., 1988, 394.
33 Operación Cobra: Para un excelente análisis de Cobra, *vid.* Sullivan, J. T., marzo de 1988, 106.

34 Carl Spaatz enfurecido: Estudio histórico de la Fuerza Aérea de EE. UU. n.º 88, «The Employment of Strategic Bombers in a Tactical Role, 1941-1951», USAF Historical Division, Research Studies Institute, Air University, 1954, 75-76.
35 Entrevista del autor con Robert Rosenthal, 29 de marzo de 2003.
36 Bradley vuela a Inglaterra: Omar N. Bradley, 25 de julio de 1944, Chester Hansen Papers, USMHI.
37 Citado en Weigley, R. F., *op. cit.*, 138; Bradley, O., 1951, 341.
38 Cifra de compromiso de unos 1150 metros: Memorando de John H. de Russy, «Summary of Planning and Execution of Missions 24 and 25 July 1944», 520.453A, AFHRA; Harold Ohlke, «Report of the Investigation of Bombing, July 24-25», Spaatz MSS.
39 Veintisiete soldados muertos: Sullivan, J. T., *op. cit.*, 103.
40 Fuerza de Rosenthal: entrevista del autor con Robert Rosenthal, 29 de marzo de 2003.
41 Pyle, E., 1944, 298-301.
42 Citado en Hughes, Th. A., 1995, 216.
43 Muertos por la 8.ª Fuerza Aérea: Kenneth Heckler, «VII Corps in Operation COBRA», informe inédito, Modern Military Records Division, NA.
44 Nunca más bombarderos pesados en apoyo de efectivos terrestres: Bradley, O., op. cit., 280.
45 Doolittle: Doolittle, J. H. «Jimmy» y Glines, C. V., 1992, 375-376; diario de guerra de Hoyt Vandenberg, 27 de julio de 1944, Hoyt Vandenberg Papers, LC.
46 Interrogatorio a Fritz Bayerlein, «Panzer-Lehr Division», 24-25 de julio de 1944, Historical Division Headquarters, U.S. Army Europe, copia en USMHI.
47 «Relámpago Joe» Collins: Collins cuenta su propia historia en Collins, J. L., 1979.
48 Cruzada europea de Eisenhower: Para más información acerca de este asunto, *vid.* Gooderson, I., 1998.
49 Entrega de suministros: AAF, vol. 3, 502-503.
50 Teniente general Elwood R. Quesada, «Tactical Air Power», *Impact*, mayo de 1945; reimpr., Washington D. C., Office of Assistant Chief of Air Staff, Intelligence, 1992, *passim*.
51 Citado en Ambrose, S. E., 1997, 102.
52 Lay, B. jr., 1980, 105-119. El resto de citas en *ibid*.
53 Bajas de la batalla de Nomandía: D'Este, C., *op. cit.*, 517.
54 Permiso por escrito: Eisenhower a Tedder, 29 de junio de 1944, copia en Spaatz MSS; USSBS, *The Effects of Strategic Bombing on the German War Economy*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1945, 4-5.
55 Harris, A., 1947n 220.
56 *Ibid*.
57 AAF, vol. 2, 358.
58 Los estadounidenses cargaron con el peso de la campaña: «Air Offensive Against the German Oil Industry», 29 de enero de 1945, AFHRA.
59 Más del 70 por ciento: USSBS, *Statistical Appendix*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947, 11, 13; USSBS, *Over-all Report (European War)*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1945, 71; USSBS, *Oil Division, Final Report*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 2.ª ed., enero de 1947, 2.
60 Interrogatorios a Albert Speer, 30 de mayo de 1945 y 18 de julio de 1945, en Webster, Ch. y Frankland, N., 1961b, vol. 4, 371-395.
61 Speer a Hitler, 30 de junio de 1944, 137.1-3, AFHRA; interrogatorio a Speer, 18 de

julio de 1945, en Webster, Ch. y Frankland, N., 1961b, vol. 4, 379.

62 La mitad de su energía total: USSBS, *Oil Division, Final Report*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 2.ª ed., enero de 1947, 15.

63 Carbón para el 90 por ciento; solo suministrado el 7 por ciento: Stokes, R. G., verano de 1985, 1.

64 Reserva de dos a tres meses: USSBS, USSBS, *Oil Division, Final Report*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 2.ª ed., enero de 1947, 1.

65 Campos petrolíferos rumanos: Yergin, D., 1991, 334.

66 Industria del petróleo sintético: USSBS, *The German Oil Industry, Ministerial Report, Team 78*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 2.ª ed., 1947, 3-15, 38, 80.

67 Albert Speer: *Ibid*., 75.

68 El 85 por ciento, incluso hoy: Stokes, R. G., *op. cit.*, 276. Para la industria petrolera de Alemania, *véase también* Krammer, A., julio de 1978, 394-422.

69 La inteligencia aliada estimó que las plantas de Fischer-Tropsch producían 1,3 millones de toneladas por año. La cifra correcta era 0,5 millones de toneladas. La cantidad de combustible producida por las refinerías de petróleo crudo fue, aproximadamente, de un millón de toneladas menos de lo que informó la inteligencia aliada. *Vid*. Webster, Ch. y Frankland, N., 1961, vol. 3, 226; y USSBS, *The German Oil Industry, Ministerial Report, Team 78*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 2.ª ed., 1947, 79-84.

70 Imperio químico: USSBS, *Oil Division, Final Report*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 2.ª ed., enero de 1947, 1.

71 Leuna y Ludwigshafen: USSBS, *The German Oil Industry, Ministerial Report, Team 78*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 2.ª ed., 1947, 4; USSBS, *Ludwigshafen-Oppau Works of I G Farbenindustrie, A G, Ludwigshafen, Germany*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 4 de agosto de 1945, *passim*.

72 Plantas petroleras y químicas: El nitrógeno producido en las plantas sintéticas también se utilizó para fabricar fertilizantes. La inteligencia aliada preveía que la mayor parte del daño a las plantas químicas recaería sobre la economía agrícola. *Vid*. USSBS, *Powder, Explosives, Special Rockets and Jet Propellants, War Gases and Smoke Acid*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1945, *passim*.

73 Carl Krauch: USSBS, *Oil Division, Final Report*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 2.ª ed., enero de 1947, 12-14; Speer, A., 1977 (1970), 347-349.

74 Interrogatorio de Speer, 18 de julio de 1945, en Webster, Ch. y Frankland, N., 1961b, vol. 4, 379; USSBS, *The German Oil Industry, Ministerial Report, Team 78*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 2.ª ed., 1947, 53.

75 USSBS, «Interrogation of Reichsminister Albert Speer», 15-22 de mayo de 1945, 371-19, AFHRA.

76 Más de un tercio de la producción total de Bergius en Alemania: Cooke, R. C. y Nesbit, R. C., 1985, 140.

77 Bayles, W. D., enero de 1946, 91; USSBS, *Ammonkiakwerke Merseburg G.m.b.H., Leuna, Germany*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 26 de julio de 1946, 1-6; Torrey, V., noviembre de 1945, 127.

78 13 200 cañones antiaéreos pesados: Boog, H. *et al.*, 2001, vol. 6, 616. Para una historia de las defensas antiaéreas alemanas, *vid*. Westermann, E. B., 2001.

79 El 71 por ciento de los heridos: AAF Statistical Digest, *World War II*, diciembre de 1945, 255, 134. 11-6, AFHRA. Las cifras de heridos proceden de Link, M. M. y Coleman, H. A., 1955, 697. Desde septiembre de 1944 hasta mayo de 1945, la 8.ª perdió 551 bombarderos a causa de los cazas y 1263 por el fuego antiaéreo. El 88 alemán de triple

propósito tenía un techo efectivo de 26 000 pies; los cañones de 105 mm podían alcanzar hasta 30 000 pies. Desde el punto de vista de la posición de la tripulación, los bombarderos recibieron el mayor número de heridas antiaéreas, seguidos por los artilleros de cola y los navegantes.
80 La *flak* fue muy ineficaz: USSBS, APO 413, «Interviews with Generals von Axthelm and Lt. Col. Sieber, July 12-13, 1945», 137.315-68, AFHRA; A. D. von Renz, «The Development of German Anti-aircraft Weapons and Equipment of All Types up to 1945», 258-280, AFHRA.
81 5400 aviones estadounidenses: AAF Statistical Digest, *World War II*, diciembre de 1945, 255-256.
82 Gordon W. Weir, «Navigating Through World War II», MSS, ME; *véase también* Stiles, B., 1999, 75.
83 Landry, T. con Lewis, G., 1991, 69. Landry sirvió en el 493.[er] Grupo de Bombardeo, estacionado cerca de Debach.
84 Citado en Perret, G., 1993, 331.
85 Smith, B. jr., 1978, 97-98, 121, 157, 159-160.
86 Stiles, B., *op. cit.*, 75.
87 Estrés pasivo: Bond, D. D., 1952, 88.
88 Stiles, B., *op. cit.*, 83, 86.
89 La 8.ª perdió 1022 bombarderos pesados: AAF, vol. 3, 303, 306.
90 Más de una probabilidad entre tres: Davis, R. G., 1993, 446. La cifra real fue del 36 por ciento.
91 Todas las citas de Smith proceden de Smith, B. jr., *op. cit.*, 137-139, 147-149, 171-173.
92 Landry, T. con Lewis, G., *op. cit.*, 69.
93 Estudios de la Fuerza Aérea de posguerra: USSBS, *Bombing Accuracy, USAAF, Heavy and Medium Bombers in ETO*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, enero de 1947, 1.
94 Una de cada siete bombas (equipo de planta) extinción de incendios: USSBS, *Ammonkiakwerke Merseburg G.m.b.H., Leuna, Germany*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 26 de julio de 1946, 20, 51; 8.ª Fuerza Aérea, «Memo for Selection of MPI and Bombs and Fuzes for Attack Against Synthetic Plants», 7 de noviembre de 1944, 520.310n B VIII, AFHRA.
95 Speer a Martin Bormann, 16 de septiembre de 1944, en Webster, Ch. y Frankland, N., 1961b, vol. 4, 348.
96 Ejército de trabajadores: interrogatorio a Speer, 18 de julio de 1945, en Webster, Ch. y Frankland, N., 1961b, vol. 4, 381; USSBS, *The German Oil Industry, Ministerial Report, Team 78*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 2.ª ed., 1947, 57.
97 Industria petrolífera desmantelada: *Ibid.* 382.
98 *Ibid.*, 380.
99 El 9 por ciento de la capacidad de las fábricas: USSBS, *Ammonkiakwerke Merseburg G.m.b.H., Leuna, Germany*, Washington, D.C., U.S. Government Printing Office, 26 de julio de 1946, 1-4; USSBS, *The German Oil Industry, Ministerial Report, Team 78*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 2.ª ed., 1947, 4-5.
100 USSBS, «Interrogation of Reichsminister Albert Speer», 15-22 de mayo de 1945, 371-19, AFHRA.
101 Speer, A., *op. cit.*, 350.
102 Combustible de aviación: AAF, vol. 3, 303; USSBS, *The German Oil Industry, Ministerial Report, Team 78*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 2.ª ed., 1947, 59; Milward, A. S., 1965, *passim*.

103 Ploieşti: 15.ª Fuerza Aérea, 1944: *The Air Battle of Ploieşti*, Bari, *passim*.
104 El 20 de agosto: Headquarters, *97th Bombardment Group (H), Group Intelligence Office, Special Narrative Report; Mission: 20 August 1944, Oswiecim Synthetic 0/R, Poland*, 670.322, AFHRA. Oświęcim era el nombre polaco de Auschwitz.
105 Groban, M., julio de 1978, 10.
106 Acalorado debate público: La controversia fue planteada por primera vez por el historiador David Wyman con su apasionado trabajo Wyman, D. S., mayo de 1978, 36-47 y con su libro Wyman, D. S., 1984. La literatura acerca del tema es voluminosa. Existe, sin embargo, una excelente antología de ensayos y documentos, Neufeld, M. J. y Berenbaum, M. (eds.), 2000.
107 Citado en Miller, D. L., 2001, 520.
108 Citado en Martin Gilbert, «The Contemporary Case for the Feasibility of Bombing Auschwitz», en Neufeld, M. J. y Berenbaum, M. (eds.), *op. cit.*, 71.
109 Llamamientos de grupos clandestinos europeos: Mensaje a la Junta de Refugiados de Guerra de Roswell McClelland, n.º 4291, 6 de julio, copia en United States Holocaust Memorial Museum, asunto: *Camps—Auschwitz; the complete reports and maps of the camp did not reach the Allied governments until November*.
110 Memorando de Thomas T. Handy, subjefe de gabinete, «The Proposed Air Action to Impede Deportation of Hungarian and Slovak Jews», 23 de junio de 1944, NA.
111 Teniente general Joseph T. McNarney, *Memorandum for the Assistant Secretary of War*, 28 de enero de 1944, NA.
112 General de división Thomas T. Handy al subjefe de gabinete, 8 de febrero de 1944, NA.
113 Citado en Morton Mintz, «Why Didn't We Bomb Auschwitz», *Washington Post*, 17 de abril de 1983, D2.
114 Martin Gilbert, *op. cit.*, 2.
115 AAF, vol. 3, 308-316.
116 Unos 1030 kilómetros: Eaker a Spaatz, 27 de abril de 1944, Spaatz MSS.
117 Historiadores del poder aéreo: Rice, R., 1999, 205-229; Richard G. Davis, «The Bombing of Auschwitz: Comments on a Historical Speculation», en Neufeld, M. J. y Berenbaum, M. (eds.), *op. cit.*, 214-226.
118 Richard G. Davis: *ibid.*, passim.
119 Antiaéreos: Headquarters Fifth Wing, *Annex to Operations Order no. 671 for 20 August 1944, 19 August 1944*, 670.332, AFHRA.
120 Precisión: Rice, R., *op. cit.*, 222.
121 Reconstruir cámaras de gas: Richard G. Davis, *op. cit.*, 223.
122 Frederick Anderson: Anderson a Spaatz, Spaatz MSS.
123 Alrededor del 7 por ciento: Richard G. Davis, *op. cit.*, 221.
124 AAF, vol. 3, 316.
125 Churchill ordenó un lanzamiento aéreo: Davies, N., 2004, 374-381.
126 18 de septiembre: AAF, vol. 3, 316-317.
127 Stalin anuló el permiso: *Ibid.*
128 Gran Guerra Patriótica: Herf, J., otoño de 2003, 929.
129 Auschwitz: Gilbert, M., 1981, 331-337.
130 Citado en Martin Gilbert, *op. cit.*, 75.
131 Spaatz ordenó una incursión en masa: Richard G. Davis, *op. cit.*, 217.
132 Citado en Williams, R. M., 24 de noviembre de 1978, 748.
133 Wiesel, E., 1969, 71; superviviente de Auschwitz citado en Vanden Heuvel, W. J. y Medoff, R. [http://hnn.us/articles/4268.html].

134 Lou Loevsky: entrevista del autor con Louis Loevsky, 16 de junio de 2006.
135 «Rosie» Rosenthal: Entrevista del autor con Robert Rosenthal, 11 de abril de 2006.
136 Milt Groban: Groban, M., *op. cit.*, 10.
137 Esta fue la única vez: Wyman, D. S., mayo de 1978, 41.
138 Anderson aconsejó a Spaatz: Anderson a Spaatz, 5 de octubre de 1944, Spaatz MSS. En noviembre, después de recibir finalmente una copia del texto completo del informe de los dos recién escapados de Auschwitz, un sorprendido John Pehle, que hasta entonces no había recomendado el bombardeo, cambió de opinión e instó a actuar de inmediato. Le había llegado la noticia de que se había intensificado el proceso de exterminio; *vid*. EE. UU., Oficina Ejecutiva del Presidente, War Refugee Board, German Extermination Camps —Auschwitz and Birkenau, November 1944, copia en United States Holocaust Memorial Museum, asunto: *Camps—Auschwitz Bombing to Camps—Auschwitz WRB Report*.
139 Citado en Morton Mintz, *op. cit.*, D1.
140 Pruebas fiables: Durante casi toda su vida, McCloy sostuvo que nunca le planteó el tema a Roosevelt. Pero en una conversación privada grabada con Henry Morgenthau III en 1986, cuando tenía 88 años, McCloy dijo que sí informó a Roosevelt y que el presidente rechazó con vehemencia la idea de bombardear Auschwitz y que alegó que los nazis hallarían otras formas de matar a los prisioneros y que la Fuerza Aérea sería acusada de matar a personas inocentes. No hay registro escrito de esta conversación entre McCloy y Roosevelt, sin embargo, el historiador Michael Beschloss tomó la palabra de McCloy en su reciente libro Beschloss, M., 2002, 66-67. Incluso David Wyman, el historiador que fue el primero en defender el bombardeo de Auschwitz, dijo que no había podido encontrar, en años de investigación de archivos, «pruebas de que la cuestión del bombardeo alguna vez hubiera llegado a Roosevelt». Wyman citado en Morton Mintz, *op. cit.*, D2, 66-67.
141 Citado en Davis, R. G., *op. cit.*, 442.
142 Falta de suministros en el Reich: USSBS, *Defeat of the German Air Force*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1945, 11.
143 Gasolina de 100 octanos-Doolittle: *German Oil Industry*, 59-60; AAF, vol. 3, 303; Doolittle, J. H. «Jimmy» y Glines, C. V., *op. cit.*, 174-177.
144 Knoke, H., 1997 (1953), 166-169.
145 Consumo de las naciones aliadas: Yergin, D., *op. cit.*, 379. Para Hitler y el petróleo, *véase también* Overy, R. J., 1997 (1995), cap. 7.
146 Citado en Yergin, D., *op. cit.*, 382.
147 Galland, A., *op. cit.*, 229; Speer a Hitler, 30 de agosto de 1944, en Webster, Ch. y Frankland, N., 1961b, vol. 4, 331.
148 El 90 por ciento de la producción de petróleo del mundo: Overy, R. J., *op. cit.*, 228.
149 Suministro de metanol para explosivos: La producción de metanol cayó de 34 000 toneladas mensuales a 8750. La producción de ácido nítrico y caucho sintético se redujo a más de la mitad. USSBS, *Oil Division, Final Report*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 2.ª ed., enero de 1947, 3–4; Speer, A., *op. cit.*, 406; Speer a Hitler, 30 de agosto de 1944, en Webster, Ch. y Frankland, N., 1961b, vol. 4, 330.
150 Overy, R. J., *op. cit.*, 131.
151 Speer a Hitler, informe del 30 de agosto de 1944, en Webster, Ch. y Frankland, N., 1961b, vol. 4, 332-333.
152 Galland creía haber convencido a Hitler: Galland, A., *op. cit.*, 237.

* N. del E.: Modelo de puertos artificiales a partir de bloques de hormigón preformados que, dispuestos en su ubicación definitiva, se ensamblaban a modo de rompeolas flotantes y sumergibles sobre el terreno para facilitar el desembarco de suministros y tropas en aguas profundas. Mulberry significa «morera» y la disposición de los puertos recuerda a los frutos de este árbol.

** N. del T.: Uno de los motivos por los que se adoptó esta táctica era que las ametralladoras eran poco útiles contra las V-1 y si se acercaban a destruirla con los cañones, la explosión de la cabeza explosiva de una tonelada podía dañar o destruir al avión interceptor. Esto se corrigió más adelante, mediante el ajuste los cañones alares de los cazas para que convergieran a una distancia superior a 250 metros.

*** N. del T.: Juego de palabras con *merciless*: «despiadado», «inmisericorde».

**** N. del T.: *As time goes by* es el título de la canción compuesta por Herman Hupfeld para la comedia musical de 1931 *Everybody's Welcome*. Posteriormente, la canción apareció en la película de 1942 de Michael Curtiz *Casablanca*, en la que Dooley Wilson interpreta un fragmento de la misma en el papel de Sam, pianista del Rick's Cafe, que ha hecho de la escena una de las más recordadas de la historia del cine.

***** N. del E.: El otro era Majdanek, operativo hasta julio de 1944. A finales de junio, y hasta enero de 1945, las SS volvieron a operar en Chełmno para «completar» el exterminio de la población judía del gueto de Łódź.

CAPÍTULO 12

PRISIONEROS DE LOS SUIZOS

Que el Gobierno suizo tomara como rehenes a aviadores estadounidenses, y sus motivos para hacerlo, fue uno de los secretos mejor guardados de la Segunda Guerra Mundial.

Donald Arthur Waters, piloto del «Sangriento 100.º».

Suiza, 18 de marzo de 1944

Era un día de calima con nubes dispersas. El Hell's Kitchen, un B-24 Liberator del 44.º Grupo de Bombardeo, se dirigía al este, hacia el lago Constanza, parte de la frontera entre Alemania y la Suiza neutral. Estaba en apuros: había sido alcanzado por un estallido de *flak* sobre Friedrichshafen, en el lado enemigo del lago, apenas le quedaban dos motores y perdía fuel a chorros por los tanques del ala izquierda. El aeroplano estaba a 1600 kilómetros de Anglia Oriental y no tenía la menor posibilidad de llegar hasta allí. El teniente George D. Telford se separó de la formación e informó a la tripulación de que trataría de aterrizar en algún punto de Suiza.

Esa mañana, en la reunión previa al vuelo, a Telford le habían dicho que si su avión sufría daños fatales sobre el objetivo podía volar hacia espacio aéreo suizo y solicitar permiso para aterrizar. Lo único que sabía de Suiza era que otras dotaciones de su división de bombardeo habían tomado tierra allí y que nunca regresaron.

Cuando el Hell's Kitchen se acercó a la frontera helvética, el ingeniero de vuelo Daniel Culler, de 19 años y en su vigésimo quinta, y última, misión, avistó cuatro Me 109 que iban hacia ellos. El sargento Culler estaba asustado. Su torreta no funcionaba bien y odiaba el combate aéreo. Originario de un pequeño pueblo de Indiana, su madre, viuda y cuáquera devota, le había educado en el pacifismo. Sin embargo, después de Pearl Harbor decidió que su deber hacia el país tenía

prioridad sobre su compromiso con la no violencia y convenció a su angustiada madre para que firmara los papeles de alistamiento. Necesitaba su rúbrica porque todavía no había cumplido los 18. Hasta entonces, la única criatura que había matado había sido un conejo al que disparó para poner comida sobre la «mesa hambrienta de carne»[1] de su familia. Culler sentía tanto tener que arrebatar vidas que a veces lloraba cuando el Hell's Kitchen largaba su carga de bombas. «En esos momentos nunca veía enemigos, sino otros seres humanos». Pese a ello, voló y combatió con valor, pues consideraba que tenía la obligación moral de «luchar contra la opresión».

En el momento en que Culler y sus compañeros se disponían a abrir fuego sobre los cazas, el teniente Telford comunicó por el interfono que tenían distintivos suizos –dos cruces blancas– a los lados. Eran aeroplanos de fabricación alemana pilotados por suizos. Todo el mundo debía contener el fuego, aunque mantenerse alerta. Un piloto de habla inglesa contactó por radio con el Hell's Kitchen y ordenó a Telford bajar el tren de aterrizaje; si no lo hacía, abatirían la aeronave. El bombardero destruyó la ultrasecreta mira Norden y el operador de radio dejó fuera de servicio la radio y rompió el libro de claves. Dan Culler arrojó las piezas por la ventana lateral y empezó a trazar un plan para incendiar el avión tan pronto como aterrizaran. Apenas sabía nada de los suizos, pero le había llegado el rumor de que estos intercambiaban con los alemanes aviones aliados dañados por aviones de caza, por lo que quiso asegurarse de que el Hell's Kitchen no acabara en manos del enemigo.

Tan pronto como el Hell's Kitchen tomó tierra en Dübendorf, a las afueras de Ginebra, Culler fue a retaguardia del avión y se ocultó encima de la sección alar, en el punto donde quedaban a la vista y convergían las grandes conducciones de fuel. Había pensado en cortar las líneas con un cortaplumas oxidado, abrir la bomba de combustible y prender fuego al bombardero con una pistola de bengalas en cuanto el resto de la dotación estuviera a salvo. Empezó a seccionar la manguera más grande y la gasolina comenzó a verterse a su alrededor, pero se dio cuenta de que los tanques del ala dañada estaban rotos por el accidentado aterrizaje del avión. Toda el ala estaba empapada de gasolina. Lo único que tenía que hacer era disparar una bengala a los vapores. Una vez la dotación abandonó el aparato por las compuertas abiertas de la bodega de bombas, Culler fue a la pasarela de la bodega y se dispuso a saltar del avión y disparar la pistola. Justo en ese momento, una fornida mano le agarró de un pie y lo bajó al suelo. Culler aferraba la pistola de bengalas y se disponía a disparar, pero, entonces, un segundo individuo dejó caer todo su peso sobre el brazo que sostenía la pistola y se la arrancó de la mano.

Culler comprendió que los hombres que lo retenían eran soldados suizos y que, probablemente, le habían salvado la vida. «Estaba cubierto de gasolina. Si la pistola se hubiera disparado, no solo el aeroplano habría volado en pedazos, sino

que yo mismo habría acabado convertido en una antorcha humana. Con un fusil suizo apuntándome a la cabeza y tres soldados sujetándome, miré a mi alrededor y vi guardias suizos armados que nos apuntaban a todos. No me pareció un lugar muy agradable».

Ese día, otros quince bombarderos estadounidenses llegaron a Suiza, algunos sin problemas, otros en aterrizajes forzosos.[2] Culler vio a algunos de los bombarderos llegados a Dübendorf después del Hell's Kitchen y todos, recordó, «estaban en mal estado».[3] Aunque no lo sabía, varios habían recibido disparos de los pilotos y de los antiaéreos suizos. No era inusual. En el transcurso de la contienda, los suizos liquidaron a, al menos, veinte aviadores de la RAF y a dieciséis estadounidenses, además de herir a muchos otros.[4] En total, los helvéticos atacaron por lo menos a 21 de los 168 bombarderos estadounidenses que aterrizaron en su país de forma intencionada, aunque muchos de ellos presentaban indicios inconfundibles de daños en combate o de tener dificultades. Hacia finales del verano de 1944, más de un millar de aviadores estadounidenses estaba en manos de los suizos, bajo custodia militar y con prohibición de abandonar el país mientras durara la guerra. Casi un millar quedó internado en la Suecia neutral. La historia de estos aviadores es uno de los secretos más oscuros de la Segunda Guerra Mundial.

El propagandista radiofónico nazi William Joyce –conocido por los oyentes británicos como «Lord Haw-Haw» debido a su acento anglosajón– afirmó que los *bomber boys* estadounidenses aterrizaban en Suecia y Suiza con sus palos de golf y sus esquís. «Habíamos oído historias de hoteles de postín, buen vino y buena comida y de citas con chicas malas»,[5] tal era la idea que tenía de Suiza el aviador estadounidense Leroy Newby. El Gobierno suizo confirmó que los aviadores abatidos estaban custodiados en complejos hoteleros y corrían rumores de que muchos aviones estaban aterrizando sin un triste arañazo en la pintura. En agosto de 1944, la revista *Collier's* publicó un reportaje fotográfico de *bomber boys* de Estados Unidos esquiando, montando en bicicleta y bebiendo champán en locales nocturnos de Estocolmo acompañados de espectaculares rubias suecas.[6]

La alarma sonó en el cuartel general de la Fuerza Aérea en Washington ante las noticias de que, solo en julio, se habían refugiado en Suiza cuarenta y cinco bombarderos y un Mustang. El general Harnold se había quejado en marzo y abril de los aterrizajes estadounidenses en países neutrales, en el punto álgido de la batalla decisiva entre la 8.ª Fuerza Aérea y la Luftwaffe. En ese momento, remitió un furibundo mensaje a «Tooey» Spaatz en el que afirmaba tener pruebas sustanciales de que un alto número de bombarderos estadounidenses tomaba tierra en países neutrales «sin indicios de fallos mecánicos o daños severos de combate o de falta de carburante».[7] El personal diplomático de Estados Unidos en Suecia, acusó Arnold, después de entrevistar a tripulaciones internadas, confirmó que «los aterrizajes constituían una evasión intencionada del servicio de

combate».

Hacía falta mucho para sacar de sus casillas al siempre equilibrado Carl Spaatz, pero esta carta lo consiguió. En un lenguaje rayano con la insubordinación, le dijo a Arnold que tanto él como Ira Eaker, el jefe de las operaciones aéreas aliadas en el teatro mediterráneo, «rechazan la insinuación de que esas dotaciones son cobardes, tienen la moral baja o están faltas de voluntad combativa. Eso es no es más que una grosera calumnia contra el grupo de combatientes más valeroso de esta guerra».[8]

Arnold –que no destacaba por su ecuanimidad– estaba exagerando. En el memorando dirigido a Spaatz infló las pruebas que le habían llegado del personal diplomático en Suecia. Sus sospechas se basaban en una única carta del cónsul estadounidense en Gotemburgo, William W. Corcoran, hombre de notable carácter errático. Corcoran acusó a los aviadores estadounidenses internados en el país «de una completa falta de patriotismo»[9] y de afán por evitar seguir sirviendo en el Ejército «por todos los medios posibles». Tales temerarias acusaciones alimentaron el temor de Arnold a que los recientes aterrizajes en países neutrales fueran el síntoma de un problema mayor: un deterioro peligroso de la moral de las dotaciones, provocado por el agotamiento y las elevadas pérdidas. Antes de escribir a Spaatz, Arnold puso en marcha tres investigaciones independientes: dos para entrevistar a tripulaciones internadas y examinar las aeronaves estadounidenses bajo custodia de suecos y suizos; y, la otra, llevada a cabo por un miembro del personal de estado mayor, para estudiar la moral de combate en todo el teatro de operaciones europeo.

En agosto, mientras se llevaban a cabo estas investigaciones, Arnold recibió un comunicado del general de brigada Barnwell Rhett Legge, agregado militar de la legación estadounidense en Berna, que debería haberle revelado cuál era la verdadera situación en Suiza. Legge afirmó que tenía problemas para disuadir a los aviadores estadounidenses (los mismos a los que Arnold acusaba que tratar de quedarse en Suiza a esperar el fin de la guerra) de intentar escapar en masa de sus «benévolos anfitriones»[10] y volver, con gran riesgo personal, a Inglaterra, con ayuda de la Resistencia clandestina francesa. ¿Por qué estos aviadores huían de su, en teoría, confortable confinamiento en complejos hoteleros alpinos? ¿Y por qué el general Legge trataba de impedírselo? Estas eran las preguntas que Arnold debería haber formulado.

Si los investigadores de la Fuerza Aérea hubieran estudiado más en detalle las condiciones del internamiento en Suiza, sin duda, *habrían* hallado una crisis de moral latente, aunque no la que Arnold sospechaba. De los 1740 aviadores estadounidenses custodiados en Suiza durante la guerra, cifra que incluía por igual tanto «internados» (1516) como fugitivos que habían aterrizado en territorio enemigo y lograron alcanzar el país, 947 trataron de escapar, algunos de ellos dos y tres veces.[11] En comparación, unos 1400 *bomber boys* quedaron

internados en Suecia y, aunque no existen cifras oficiales, muy pocos trataron de huir. Volver a Inglaterra desde Suecia era muy complicado y recibían buen trato en los cuatro campos establecidos para los prisioneros, todos ellos dirigidos por amistosos oficiales suecos angloparlantes que les proporcionaban abundantes instalaciones recreativas y pases periódicos a Estocolmo y otras grandes ciudades. El Gobierno sueco recibía fuertes presiones diplomáticas de Estados Unidos por vender hierro a Alemania y, por tanto, aceleraba la repatriación de los aviadores estadounidenses, lo cual eliminaba la necesidad de arriesgarse a huir. Además, cuando algunos pocos impacientes trataban de hacerlo, los funcionarios suecos, temerosos de las sanciones económicas estadounidenses, eran reacios a impedírselo.

Pero esta no era la situación en Suiza. A pesar de las enérgicas protestas del secretario de Estado Cordell Hull, los suizos se negaron a repatriar internos estadounidenses hasta los últimos meses de la contienda. La policía militar del país perseguía a los aviadores que llegaban a la frontera y dispararon e hirieron a muchos de ellos. La mayoría de los que capturaban era sentenciada a penas de prisión indeterminadas, con la complacencia del general Legge, que estaba a cargo, de forma oficiosa, de los militares internos de Estados Unidos. Legge, bajo amenaza de consejo de guerra, advirtió a los aviadores estadounidenses de que no intentaran escapar. Los intentos de fuga los enemistarían con sus anfitriones, le explicó Legge al cuartel general de Spaatz en Inglaterra, y ralentizaría las negociaciones secretas que estaba desarrollando para lograr la liberación de los aviadores.[12] Sin embargo, Legge se preocupaba más de apaciguar a los suizos que por liberar a los internos y cuando a sus compatriotas los pillaban en un intento de fuga y eran encarcelados, supervisaba las deplorables condiciones de reclusión con una indiferencia inexcusable. En los dos últimos años de la guerra, los «benévolos anfitriones» de los aviadores estadounidenses encerraron a 187 en uno de los recintos carcelarios de Europa más abominable, un campo de castigo dirigido por un sádico nazi. Uno de esos desafortunados fue Daniel Culler.

Internamiento alpino

Menos de una hora después de haber tomado tierra en Suiza, las tripulaciones que habían aterrizado esa tarde en Dübendorf, entre ellas la de Culler, fueron conducidas por guardias armados a un gran auditorio, donde unos funcionarios suizos les informaron de las condiciones del confinamiento. Ese mismo día, les comunicaron, viajarían en tren a un campo especial en un área aislada en el centro del país, donde pasarían una cuarentena de dos semanas y permanecerían custodiados el resto de la contienda. Les darían libertades, pero cualquiera que saliera sin permiso del área de confinamiento sería perseguido y enviado a un campamento penitenciario. Los soldados suizos tenían orden de disparar contra

los internos que trataran de escapar y no obedeciesen la orden de «¡Alto!». Dado que Suiza era una potencia no beligerante, los aviadores no eran considerados ni prisioneros de guerra ni evadidos; habían entrado armados y por propia voluntad en el país, de ahí que los identificaran como internos. Sin embargo, en casi todos los aspectos fueron tratados como prisioneros de guerra, aunque les negaron muchos de los derechos que las Convenciones de Ginebra conceden a los prisioneros.

Ver a un general estadounidense en el escenario junto con los funcionarios suizos que daban las explicaciones debió de animar a los aviadores capturados. Sin duda, todo era una comedia; eran guerreros estadounidenses cuyo entrenamiento había costado mucho y su país tenía allí gente que se aseguraría de que volvieran pronto a los escuadrones y al combate. Sin embargo, el general Legge, un corpulento oficial de caballería de la Primera Guerra Mundial que vestía pantalones y botas de montar hasta la rodilla, concluyó la sesión con una severa advertencia. Los hombres encarcelados por tratar de escapar no podrían apelar ni al consulado ni al agregado militar estadounidense; estarían bajo la jurisdicción suiza. Los internos recibirían buen trato y deberían ser pacientes, manifestó Legge. La guerra se terminaría pronto y los repatriarían. Daniel Culler escuchaba con atención, pero estaba confuso. La advertencia del general contrastaba con las instrucciones que les habían dado en Inglaterra: el deber de un aviador prisionero era tratar de escapar y reunirse con su unidad. «En mi opinión, por más que nos llamaran internos en un país neutral, el hecho de que nos tuvieran retenidos a punta de pistola nos convertía en prisioneros»,[13] escribió Culler años más tarde.

Los suizos llevaron a la dotación del sargento Culler al campo de internamiento principal para estadounidenses de Adelboden, un complejo de vacaciones veraniegas en desuso a 50 kilómetros al nordeste del lago Lemán. Una solitaria carretera serpenteante conducía desde el terminal ferroviario de Frutigen hasta Adelboden. El comandante del campo, un oficial rubio de ojos azules que a Culler le recordaba a todos los miembros de las SS que había visto en las películas, separó a los oficiales de las clases de tropa y asignó un alojamiento a cada grupo. Los hombres se instalaron en complejos hoteleros desmantelados donde estaban sometidos a una constante vigilancia. Los trataban bien, aunque las condiciones estaban lejos de ser las ideales. Todo el país estaba bajo un estricto racionamiento.[14] El agua caliente, un lujo en Suiza durante la guerra, solo funcionaba una vez cada diez días y apenas unas horas. Sin carbón para calentar los alojamientos durante el tiempo frío, los hombres despachaban sus exiguas comidas de pan negro, patatas y sopa aguada vistiendo guantes y trajes de vuelo. Solo servían carne una vez a la semana y era terrible; solía ser morcilla de sangre hecha de cabra montesa. Con su escasa dieta, más de la mitad de los internos contrajo dolencias bucales y estomacales y no disponían de cuidados médicos y

dentales, salvo en emergencia extrema. Algunos de los que habían resultado heridos en su última misión de combate tuvieron que esperar meses para que los ingresaran en un hospital. Dan Culler aterrizó en Suiza con congelación severa y, en cuestión de días, la piel del pie se tornó de color negro. Le dijeron que le atendería un doctor del Ejército suizo la próxima vez que fuera a Adelboden, pero nunca fue ninguno. Los suizos, mientras tanto, enviaban equipos médicos a asistir a la Wehrmacht en el Frente Oriental.

El problema principal de Adelboden era el aburrimiento y el deporte habitual era beber, a menudo en exceso. Los hombres podían adquirir alcohol con el bajo estipendio que recibían de la legación estadounidense en Berna en sustitución de la paga de vuelo y algunos permanecían borrachos durante días.[15] De Estados Unidos llegaban libros y correo y a los aviadores se les permitía esquiar en las laderas locales y caminar hasta el pueblo sin escolta, siempre y cuando estuvieran de vuelta al alojamiento al anochecer. En la diminuta Frutigen las chicas escaseaban, pero cuando corrió la noticia de que los cafés estaban repletos de jóvenes aviadores estadounidenses, elegantes mujeres de Berna y Zúrich empezaron a frecuentar la localidad los fines de semana. «Muchas estaban casadas con oficiales –recordó un interno–, pero venían solas a Adelboden y tenían una "aventura". Se citaban con esos jóvenes pilotos que parecían haber venido de otro mundo».[16]

Aunque los viajes estaban mucho más restringidos que en Suecia, un aviador con buena conducta podía recibir un pase especial para visitar otra localidad si contaba con una invitación formal de alguna familia suiza, quizá de los padres de una atractiva chica a la que hubiera conocido en las pistas de esquí locales. Sin embargo, estos animosos guerreros buscaban sexo y compañía, no lazos duraderos. Durante toda la guerra, solo dos internos estadounidenses se casaron con mujeres suizas. Al cabo de un tiempo, el hastío, las condiciones espartanas, la creciente proximidad de los ejércitos aliados en Francia y lo que el general Legge denominó «la llamada de la batalla»[17] alimentaban su ansia de huir. Los obstáculos, sin embargo, eran intimidantes.

Algunos hacían largas excursiones en las que se adentraban en las montañas, escoltados por guardias armados que hacían de guías. Era un paisaje de cuento: campanas de iglesias que tañían cada hora y lagos glaciales que refulgían como enormes joyas bajo el sol de mediodía. Aun así, varios regresaban tan deprimidos que tenían que retirarse a las habitaciones. Solo un montañero experto tenía alguna posibilidad de escapar por las gigantescas cimas alpinas que se cernían, como si fueran muros de prisión, sobre los profundos valles perfumados por los pinos. Más allá de las infranqueables cordilleras, en todas las direcciones, estaba el Reich. «Desde esa experiencia en Suiza, he tenido sentimientos encontrados hacia las montañas –rememoró el aviador Martin Andrews–. Me parecen hermosas, pero también un tanto opresivas».[18]

Los guardias le contaron a Culler que esas montañas que tanto odiaba impedían que su país fuera invadido por el Ejército alemán. También le dijeron que más del 60 por ciento de la población helvética era de origen germánico y que muchos suizos pertenecían a grupos nazis locales y que no era probable que ayudaran a un fugitivo estadounidense. Aunque solo eran medias verdades.

La neutralidad suiza

Con su formidable frente alpino y un Ejército de 435 000 efectivos, encuadrados en voluntariosas milicias locales, Suiza habría sido difícil de conquistar. No obstante, Hitler no necesitaba someter a este reducto alpino; obtenía de los suizos casi todo lo que quería mediante una combinación de intimidación y simetría ideológica.

La mayoría de ciudadanos suizos apoyaba la causa aliada y se oponía a una anexión nazi de su país. Sin embargo, existían al menos cuarenta sociedades fascistas y ultrapatriotas en el país, algunas con células y secciones en más de 150 localidades, en su mayor parte en los cantones en los que predominaba la lengua germana. Con el apoyo activo del *Reichsführer* de las SS, Heinrich Himmler, y del ministro de Propaganda, Joseph Goebbels, Berlín canalizaba dinero e ideas a muchas de estas organizaciones filonazis, todas las cuales se caracterizaban por un agresivo antisemitismo. La embajada germana en Berna apoyaba de forma abierta a una rama del NSDAP (Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei, Partido Nacionalsocialista Obrero Alemán), que contaba con decenas de miles de seguidores militantes.[19] «Es probable que ningún otro país de Europa –escribió el historiador Alan Morris Schom– estuviera infestado de una forma tan masiva de grupos similares en proporción a su población y área geográfica».[20] La mayoría de tales organizaciones captaba su militancia de la clase trabajadora y de la clase media-baja, si bien la semisecreta Asociación por la Patria Suiza (Schweizerischer Vaterländischer Verband, SVV) estaba bajo el dominio de la poderosa troika de líderes políticos, militares y empresarios que gobernaba Suiza durante la guerra (hoy, los ejemplares de las publicaciones pronazis y antisemitas de la organización han desaparecido, inexplicablemente, de todas las bibliotecas y fondos documentales de Suiza).

Los dirigentes de la Asociación por la Patria Suiza eran los principales responsables de los fuertes vínculos de Suiza con la Alemania nazi y la Italia fascista.[21] Una relación fomentada con sutileza por el colaboracionista presidente del Consejo Federal –la rama ejecutiva del país, formada por siete miembros– Marcel-Édouard Pilet-Golaz, aunque hundía sus raíces en la extrema vulnerabilidad económica de Suiza: su dependencia de las importaciones para casi todo su combustible y buena parte de sus alimentos. Suiza adquiría carbón y bienes agrarios a Alemania a cambio de acero. Como neutral, tenía derecho legal

de comerciar con Alemania e Italia, pero la ley internacional prohibía a un neutral proporcionar bienes de guerra casi en exclusiva a una nación beligerante. Los suizos contravinieron esa norma. Walther Stampfli, miembro de la Asociación, organizó la producción industrial helvética para satisfacer las necesidades de la Alemania hitleriana. Los principales bancos suizos –los banqueros de confianza de la Alemania nazi– ayudaron a financiar la producción armamentística del Tercer Reich y las industrias suizas producían en masa productos esenciales para la maquinaria bélica germana, que incluía fresadoras, cañones antiaéreos, componentes de radio, camiones militares, vagones de carga, productos químicos, tintes, diamantes industriales y rodamientos de bolas. Las gigantescas fábricas Oerlikon, dirigidas por un simpatizante de Hitler, Emil Bührle, producían cañones antiaéreos de 120 mm para la Luftwaffe y otros armamentos de Oerlikon estaban presentes en el arsenal de casi todas las unidades de la Wehrmacht. Los suizos también construyeron fábricas de armamento en el interior de Alemania dirigidos por las SS, algunas de las cuales empleaban mano de obra esclava. El doctor Max Huber, presidente de Cruz Roja Internacional, era propietario de varias de esas plantas en el sur de Alemania. En 1942, más del 97 por ciento de las exportaciones suizas fue a las potencias del Eje o a sus colaboradores.

El petróleo rumano viajaba por mar hasta Italia, desde donde se transportaba en tren a través de Suiza hasta Alemania, al igual que el níquel, el cobre y el cromo de Turquía y los Balcanes. Existía también un activo comercio entre Italia y Alemania a través del territorio helvético.[22] «La red ferroviaria de Suiza, y por tanto la propia Suiza, pertenecía *de facto* al Reich germano»,[23] escribió la historiadora Cathryn J. Prince. Los esbirros nazis depositaron en cámaras acorazadas de bancos suizos oro de piezas dentales arrancadas a las víctimas de campos de concentración, así como piezas de arte confiscadas en los hogares de notables judíos germanos enviados a las factorías de muerte.

Suiza acogió a unos 200 000 refugiados durante la guerra, de los cuales, unos 28 000 eran judíos, aunque las autoridades aplicaban para su manutención una tasa por cabeza a la comunidad judía suiza y a otras organizaciones. Además, los suizos negaron la entrada a decenas de miles de judíos que buscaban refugio en el país; algunos fueron arrestados y entregados a las autoridades de Alemania y la Francia de Vichy. En 1938, el ministro de Justicia y Policía, el doctor Heinrich Rothmund, sugirió a los funcionarios germanos que sellaran los pasaportes de los judíos alemanes con una «J» de color rojo, para ayudar a los guardias suizos fronterizos a identificarlos.[24]

En su defensa, el Gobierno de Suiza alegó ante las potencias aliadas que eran prisioneros involuntarios de la geografía. Tras la ocupación de la Francia de Vichy, en noviembre de 1942, el país había quedado rodeado de potencias del Eje: la nación libre más cercana estaba a más de 1600 kilómetros de distancia.

Solo una extraordinaria presión diplomática aliada y la conciencia de que los aliados ganarían la guerra persuadieron por fin al ejecutivo de esta democracia de 700 años de antigüedad para revertir, en febrero de 1945, su política económica y suspender la exportación de productos de uso bélico al Tercer Reich. Sin embargo, el Banco Nacional helvético siguió recibiendo del Reichsbank, en abierto desafío a las demandas aliadas, convoyes de oro saqueado. El Consejo Federal suizo esperó para ilegalizar todas las células del Partido Nazi hasta una semana antes del fin de la contienda europea. «Por fin, en abril de 1945, los suizos se rindieron [...] solo una semana antes de que lo hiciera el general [Alfred] Jodl»,[25] observó el diplomático Dean Acheson, futuro secretario de Estado del gabinete de Harry Truman.

Temerosos de represalias o violaciones de su integridad territorial, el Gobierno suizo permitió a la Luftwaffe establecer un centro de descanso para sus pilotos en un lujoso hotel de Davos, un complejo hotelero en plena montaña. Se autorizaba a los aviones de caza germanos a tomar tierra en bases aéreas suizas, las mismas que abrían fuego con regularidad contra los aparatos aliados. «¿Eso era neutralidad? Lo único que querías era aterrizar allí y besar a la madre tierra y ellos te disparaban»,[26] se quejó un aviador estadounidense. Este *bomber boy* no entendía que los artilleros suizos tenían motivos para estar alerta, aunque se excedían en ello. La Fuerza Aérea estadounidense volaba misiones de bombardeo frecuentes y de espectaculares dimensiones cerca de la frontera helvética, con lo que violaban de forma sistemática el espacio aéreo suizo, centenares de intrusiones –en su mayoría accidentales– que provocaban las iras de Hermann Göring, a quien los suizos habían adquirido la mayor parte de su fuerza aérea. Durante la guerra, los bombarderos estadounidenses atacaron por error en varias ocasiones ciudades suizas, entre ellas Berna, Basilea y Zúrich. El peor accidente sucedió el 1 de abril de 1944: la ciudad de Escafusa fue devastada por veinte B-24 Liberator que se habían perdido entre un denso banco de nubes. Convencidos de hallarse sobre una ciudad enemiga, descargaron las bombas sobre el mercado central; mataron a cuarenta civiles e hirieron a más de un centenar. El Gobierno de Suiza exigió y obtuvo una disculpa formal y reparaciones, pero esto sirvió de poco para apaciguar la ira de los suizos de las localidades fronterizas. Es probable que no fuera accidental que, el mismo mes del bombardeo de Escafusa, los cazas y la *flak* helvéticos remataran a un B-17 muy maltrecho, Little Chub, cuando intentaba un aterrizaje forzoso cerca de Zúrich con dos motores que echaban humo y sin la rueda izquierda. Perecieron seis miembros de la tripulación, entre ellos uno que tuvo que saltar en paracaídas desde 200 metros. La legación estadounidense presentó una protesta, en la que afirmaba que «aviones de caza suizos atacaron el aeroplano americano después de que este respondiera a la señal verde de los aparatos suizos con una similar».[27] La respuesta suiza fue lacónica: se limitó a mencionar que las instrucciones al personal del cuerpo aéreo helvético

«han sido, de hecho, modificadas, en parte, debido a este suceso».[28]

Los aviadores de Adelboden tuvieron que padecer el apaciguamiento de sus anfitriones hacia Hitler y su impaciencia con las incursiones aéreas aliadas. Si Suiza hubiera sido un verdadero país neutral, esos hombres, y los de los otros dos campos establecidos para aviadores de Estados Unidos, habrían recibido las mismas libertades que los aliados internos en Suecia, donde muchos trabajaban en la industria aeronáutica sueca y se alojaban en confortables pensiones. Por otra parte, los aviadores que se quedaron en los campos y esperaron allí el fin de la guerra rara vez fueron maltratados por el Ejército helvético. Sin embargo, aquellos que osaron escapar entraron en un país fuertemente armado, de lealtades divididas y donde los militares, la policía y los jueces tenían orden de ser inflexibles con los aviadores capturados.

El agujero negro de Wauwilermoos

Daniel Culler temía lo desconocido. Criado en la remota Syracuse, Indiana, nunca se había alejado más de 50 kilómetros de su casa. Sin embargo, solo podía pensar en huir hacia lo desconocido para «volver a incorporarse […] a la lucha contra la opresión».[29] Su patriotismo era tan ardiente que, visto en retrospectiva, parece impostado. Al dejar a un lado sus creencias cuáqueras para matar por su país, creía que había renunciado a toda posibilidad de entrar en el cielo. Su única esperanza para el más allá era que Dios hubiera creado un lugar especial, diferente al cielo, pero alejado del infierno, para aquellos que cometían un asesinato legítimo por una causa justa.

La primera vez que Culler escapó, en mayo de 1944, sus dos compañeros y él se perdieron y estuvieron a punto de fallecer de frío en los montañosos bosques de la frontera italiana. Culler, padeciendo un dolor atroz a causa de las costras sangrantes de los pies y enfermo por haber ingerido sin querer moras venenosas, apenas podía caminar. Volvió por sí solo a Adelboden, en el mismo tren en el que habían viajado los tres al sur a Bellinzona, la ciudad más grande de la frontera italiana. «La parte más sorprendente de mi escapada fue que recorrí más de ochocientos kilómetros en el transporte público suizo y nadie me preguntó nunca, ni me pidió identificación alguna».[30] Uno de los motivos era que viajó por la parte italiana del país, no la germana, donde la policía estaba más vigilante. Un informe de la Comisión Helvética de Internados y Hospitalización, publicado después de la guerra, nos da una explicación adicional: «Hicimos todo cuanto estuvo en nuestra mano por prevenir la huida de los internos. Por desgracia, nuestros esfuerzos se veían obstaculizados por el hecho de que una gran parte de la población se sentía en la obligación de ayudar a los internos a escapar de todas las maneras posibles».[31]

Tras presentarse al comandante de Adelboden, Dan Culler fue sentenciado a

diez días de confinamiento en solitario en el calabozo de Frutigen. Sus compañeros, supo más tarde, fueron capturados por la guardia fronteriza suiza y encarcelados. Tras cumplir su sentencia, Culler fue trasladado a una prisión de castigo de alta seguridad llamada Straflager Wauwilermoos, que, traducido, quiere decir «campo de castigo de la ciénaga de Wauwil», una aldea próxima a Lucerna. A Culler nunca le dijeron por qué lo enviaban allí, ni por cuánto tiempo. Cuando atravesaba las puertas de la prisión, el guarda militar que le escoltaba le susurró: «Siento haberle traído a este infierno. Tenga mucho cuidado. Ahí dentro hay hombres execrables y usted es muy joven».[32]

Wauwilermoos era un complejo de hacinados barracones salpicados de barro, rodeado por una alambrada y patrullado por guardias armados con ametralladoras y perros de presa. Construido en 1941, era un recinto disciplinario para delincuentes y fugitivos de la creciente población de internados militares en Suiza, procedentes de casi una docena de países. Para dirigirlo, las autoridades helvéticas no podían haber elegido a un personaje más odioso. El capitán André-Henri Beguin, antiguo oficial de la Legión Extranjera Francesa, era tan corrupto como cruel. En aquella época, las autoridades suizas lo investigaban por adulterio, soborno, desfalco de fondos de la prisión, espionaje para los alemanes y por vestir un uniforme nazi de forma ilegal (en la época en la que vivió en Alemania, antes de la guerra, firmaba su correspondencia con un *Heil Hitler!*). Extremadamente obeso, rara vez entraba en el recinto de la prisión y prefería dirigirla desde su despacho, donde acudía de vez en cuando a entretenerlo alguna de sus cuatro amantes y donde podía confiscar con comodidad los paquetes remitidos a los reclusos. Los oficiales que nombró eran tan chabacanos y corruptos como él. Nos trataban «como escoria –relató el bombardero de la 8.ª Fuerza Aérea James Misuraca–. Los suizos lo llamaban campo de castigo, pero, en realidad, era más parecido a un campo de concentración».[33]

En el momento en que los guardias arrojaron a Dan Culler al interior del barracón Nueve, estuvo a punto de desmayarse del hedor. Cualquier establo de Indiana en el que hubiera estado olía mejor que aquel lugar. El suelo de madera estaba cubierto de paja sucia, que los reclusos usaban de lecho y como papel higiénico tras evacuar en la hedionda trinchera abierta al otro lado de la puerta de entrada. «Lo que me ocurrió esa noche, y muchas más después de esa, fue el peor infierno que ninguna persona haya tenido que soportar nunca»,[34] escribió Culler en sus conmovedoras memorias. Un grupo de prisioneros soviéticos le agarraron, le llenaron la boca de heno y lo sodomizaron repetidamente. «Yo venía de una pequeña comunidad rural, no sabía que había hombres que hacían lo que me estaban haciendo. Yo [...] nunca había estado con una chica, excepto para coger su mano y besarla suavemente en la mejilla o en la boca. Sangraba por todos los orificios de mi cuerpo y recé a Dios para que me arrebatase la vida».

A la mañana siguiente lo volvieron a violar y le obligaron a practicar sexo oral con algunos de sus asaltantes, que le metían palos en la boca para mantenerla abierta. Tras dejarlo inconsciente a golpes, se despertó al notar que le bajaba sangre por la garganta. Demasiado débil para moverse, con las manos atadas a la espalda, lo tiraron a la zanja de excrementos situada junto a los barracones. «Cuando al fin me desperté, me arrastré desde la zanja y traté de limpiarme con paja. Noté que algo me colgaba del ano [...] comprendí que era piel del interior y traté de volver a meterla dentro».

Pocas horas más tarde, Culler entró como pudo en la oficina de Beguin, gritando de forma descontrolada. «Todos me miraron como si fuera un bicho raro y en sus rostros se dibujó una sonrisa repulsiva». Por primera vez en su vida, este hijo de un ministro cuáquero maldijo a otro ser humano. Pero nadie le entendía, pues nadie hablaba inglés. Cansado de Culler, André Beguin se puso de pie y señaló la puerta con la fusta de montar que siempre llevaba. Sus guardias echaron a Culler al otro lado de la puerta. Tumbado boca abajo sobre el camino de tierra, rezó para que lo remataran los perros de presa que andaban sueltos por el recinto.

En cuestión de días, todo el cuerpo de Culler estaba cubierto de habones a causa de los piojos y las ratas de la paja contaminada de heces. Las violaciones continuaron y fueron más violentas. Empezó a vomitar sangre y una sustancia amarilla desconocida y contrajo diarrea sanguinolenta crónica. Un sargento mayor británico visitó el campo para comprobar la situación de los presos ingleses y Culler le preguntó por qué la Cruz Roja no había ido a inspeccionar aquel lugar, por qué estaba encarcelado sin juicio y por qué el agregado militar estadounidense en Berna, el general Legge, no había sido informado de su reclusión. En una visita posterior, el sargento mayor informó a Culler de que había intervenido en su nombre ante las autoridades británicas en Berna, pero que estas le habían comunicado que el general Legge se negaba a creer que los suizos tuvieran un lugar como Wauwilermoos y que su postura oficial era que, si un aviador estadounidenses trataba de escapar, debía afrontar el castigo suizo. Culler pensó que el país por el que había combatido le había abandonado y que Suiza, la nación que enviaba representantes de la Cruz Roja a controlar las condiciones de los campos de prisioneros de guerra germanos, no tenía interés en visitar esa especie de mazmorra medieval, a menos de 160 kilómetros de la sede internacional de la Cruz Roja en Ginebra. «No hay ningún abuso [en Wauwilermoos] –observó una inspección de la Cruz Roja Internacional–, sino, por el contrario, un control estricto ejercido por el comandante del campo».[35] Había «férrea disciplina»,[36] afirmó un comandante suizo que revisó las condiciones de Wauwilermoos, aunque era «necesaria». Beguin, añadió, era «el hombre ideal [...] para dirigir un campo de este tipo». El oficioso oficial suizo concluyó su informe con el elogio más alto que pensó que podía hacer. Los

documentos del campo, afirmó, estaban «en perfecto orden».

A finales de ese mismo año, el general Legge tuvo por fin noticias de Wauwilermoos. Al principio, se mostró impasible. En lugar de intervenir para ayudar a los aviadores estadounidenses allí recluidos, que eran cada vez más, empleó la existencia del campo de castigo para desalentar nuevas fugas. Emitió un boletín, con su firma, en el que informaba a todos los internos de la Fuerza Aérea en el país de que cualquiera que intentase escapar «no recibirá apoyo de mi parte contra las acciones punitivas de las autoridades de internamiento de Suiza, que consisten en 5-6 meses de detención en el Campo de Wauwilermoos».[37] Sin que lo supieran los aviadores, Legge, presionado por el Departamento de Estado, había empezado a negociar la repatriación masiva de todos los internos estadounidenses y las fugas constantes estaban dificultando tal labor. Más tarde, presentó varias protestas formales ante el Gobierno de Suiza acerca de las deplorables condiciones de Wauwilermoos, donde docenas de aviadores estadounidenses estaban recluidos en régimen de incomunicación, sin juicio y por periodos indefinidos.[38] Esto no excusa, en modo alguno, su negativa a visitar en persona Wauwilermoos, o su incapacidad, en un momento anterior de la contienda, de investigar en detalle su existencia.

Al fin, Culler salió de Wauwilermoos para responder ante un tribunal. Descubrió que la justicia suiza era una farsa. El juicio castrense se celebró únicamente en alemán y, cuando finalizó, le entregaron una traducción al inglés de la transcripción del proceso. Fue enviado de vuelta a Wauwilermoos sin tratamiento médico y por un tiempo no determinado. La transcripción no contenía ni una sola palabra de su testimonio oral, en el que había descrito su violación y las condiciones en el interior de la prisión. La humillación final fue una factura que le entregaron, por valor de 18 francos… Para compensar al tribunal por las molestias y el tiempo perdido.[39]

De vuelta a la prisión, Culler sufría el tormento de un fuerte pitido en los oídos, a consecuencia de las palizas que le habían dado los soviéticos. Los habían trasladado, pero, sentado solo en una esquina del barracón, envuelto en una fina manta, Dan Culler pensó que estaba perdiendo la cabeza. «Lo último que recuerdo de Wauwilermoos era que actué como un demente, traté de meterme paja por la garganta para no respirar».[40] Mientras empezaba a perder la consciencia, oyó al sargento mayor británico gritar órdenes a los dos guardias suizos que trataban de reanimarlo. «Después de eso, todo se volvió negro».

Más tarde, el sargento mayor le explicó que el Gobierno británico en Berna, en respuesta a sus insistentes peticiones, había logrado que un funcionario diplomático suizo firmara un papel que exigía que Culler recibiera tratamiento médico inmediato. Dan Culler despertó en un hospital militar helvético y, al cabo de unos pocos días, fue trasladado a un sanatorio para tuberculosos en Davos, cerca de la frontera austriaca. Desde allí huyó a Francia el 26 de septiembre de

1944, gracias al camino que había abierto su piloto. Con ayuda del personal de la Fuerza Aérea destacado en el consulado de Suiza, el teniente Telford pagó a unos suizos para que orquestaran la huida de toda su dotación y los entregaran al maquis. Mientras cruzaban la frontera a pie, unos guardias suizos los dispararon e hirieron en el tobillo a Telford.[41] Su dotación voló de regreso a Londres en un transporte C-47 de la 8.ª Fuerza Aérea con un grupo de otros internos –ingleses y estadounidenses– que habían cruzado la frontera hacía poco. Carl Spaatz organizó el viaje.

En agosto de 1944, Spaatz solicitó a Washington que presionara a los suizos para que dejaran marcharse al personal interno de la Fuerza Aérea.[42] También comunicó a los estadounidenses en Suiza que los internos debían cumplir el juramento de escapar del cautiverio. En ese momento, los funcionarios de la Fuerza Aérea en puestos diplomáticos de la embajada, así como los miembros del consulado estadounidense en Zúrich, empezaron a desafiar las órdenes del general Legge y ayudaban a a los aviadores a huir. A instancias del secretario de Estado Hull, la OSS estableció una red clandestina; los aviadores eran escondidos en la legación estadounidense en Berna y, desde allí, enviados a la frontera en furgonetas o transportados al otro lado del lago Lemán.

Sam Woods, antiguo piloto de los marines y cónsul general de Estados Unidos en Zúrich, estableció una red de huida por sus propios medios que ayudó a llegar a Francia a más de 200 internos. Se reunía con ellos en la clandestinidad en iglesias y cementerios, les proporcionaba falsos pasaportes y llevó a muchos de ellos en persona hasta la frontera con su utilitario negro. En la frontera, Woods entraba en una taberna suiza que estaba comunicada con un bar francés por una alcantarilla subterránea, equipada con un cable telefónico. Woods usaba el teléfono para alertar a sus compatriotas franceses de que iba a entrar un grupo de estadounidenses. Gestionar esta línea de la libertad requería dinero, montones de dinero para sobornos, pero Sam Woods tenía una constante fuente de fondos, cortesía de Thomas J. Watson, fundador y presidente de IBM, que le hacía llegar efectivo por medio de la sede europea de su compañía.[43]

Una vez la guerra terrestre se aproximó a Suiza, el general Sam –así le llamaron los aviadores a los que ayudaba a ganar su libertad– un número creciente de internos empezó a contactar con él. Sus posibilidades de escapar con éxito mejoraron mucho, ahora que el Ejército alemán había sido expulsado de Francia y el 7.º Ejército estadounidense, que desembarcó en el sur de Francia el 18 de agosto de 1944, había alcanzado la frontera suiza cerca de Ginebra.

Hacia esa época, el general «Hap» Arnold recibió informes definitivos de las investigaciones que había ordenado a principios del verano para determinar si los aviadores estadounidenses volaban de forma deliberada a Suiza y Suecia para evadir el servicio. El teniente coronel James Wilson, representante designado por Arnold, habló con los aviadores de las bases de bombarderos de Inglaterra e Italia

durante más de un mes, sin hallar pruebas de una crisis moral.[44] Un poco antes, los investigadores de la Fuerza Aérea informaron a Arnold de que «ninguna tripulación [...] con la posible excepción de una [...] había aterrizado a propósito en Suecia».[45] A pesar del generoso trato recibido de los suecos, la mayoría de internados estaba ansiosa por regresar a Inglaterra, aunque algunos de los que habían sufrido heridas graves no ardían en deseos de volver al combate. También se descubrió que las acusaciones generalizadas de William Corcoran contra los aviadores estadounidenses en Suiza se basaban en entrevistas con solo dos dotaciones y que era probable que Corcoran, «malinterpretara la indiferencia y desprecio por las heroicidades de la mayoría de los aviadores americanos».[46] Al parecer, lo que dejó satisfecho finalmente a Arnold fue un informe de Allen Dulles, jefe de la OSS para el centro de Europa, con cuartel general en Berna. Dulles, que empleaba Suiza como base de sus numerosas operaciones de espionaje, indicó que ni él ni ninguno de los oficiales estadounidenses en Suiza que examinaron el estado de todos los aeroplanos estadounidenses aterrizados en el país habían hallado prueba alguna de aviadores que trataran de eludir el combate. «Considero que esto no es más que propaganda malintencionada inspirada por los nazis»,[47] concluyó.

Tras la guerra, Spaatz, todavía resentido por las acusaciones de Arnold, ordenó que los equipos de reparación estadounidenses hicieran una inspección detallada de los bombarderos aterrizados en Suiza que estaban siendo preparados para su devolución a la Fuerza Aérea de Estados Unidos. El informe concluyó que, a excepción de solo uno o dos aviones, todos y cada uno de los bombarderos estadounidenses que habían tomado tierra en Suiza habían sufrido graves daños en combate o adolecían de una peligrosa falta de combustible.[48]

La liberación de Francia rompió el cerco del Eje sobre Suiza. Con bases aéreas amigas por toda Francia, el atractivo de aterrizar en Suiza o Suecia disminuyó. Durante los tres últimos meses de 1944, tan solo tomaron tierra en Suiza cinco bombarderos pesados estadounidenses. Todos pertenecían a la 15.ª Fuerza Aérea, aeroplanos destrozados por la batalla, sin posibilidad de cruzar los temibles Alpes y volver al sur de Italia.

EN LONDRES, LOS AGENTES DE LA OSS Y DE LA INTELIGENCIA MILITAR SOMETIERON a Dan Culler a una ronda exhaustiva de interrogatorios.[49] Nadie creyó su espeluznante historia acerca de Wauwilermoos. «¡Sargento, es usted un maldito embustero! –llegaron a decirle–. No existe ningún lugar como Wauwilermoos [...] y, si lo hubiera, los suizos no meterían allí a ningún militar americano por un simple intento de fuga».[50] Desesperado, Culler se arrancó la camisa y los zapatos y mostró a sus interrogadores los habones que le cubrían todo el cuerpo. Pronto comprendió que esos hombres no querían creer su historia. En aquella época, los diplomáticos estaban negociando un pago de reparaciones al Gobierno

helvético por el bombardeo accidental de ciudades suizas y el general Legge seguía tratando de cerrar un acuerdo con los suizos para repatriar a los 600 internos estadounidenses que seguían en el país. El ejecutivo estadounidense no quería publicidad negativa contra los suizos mientras siguieran en curso dichas negociaciones. Si Culler insistía en su relato y lo hacía público, el Ejército le declararía incapacitado mental y lo recluiría durante años en un sanatorio para enfermos mentales.*

Tras jurar que guardaría silencio acerca de su cautiverio, un procedimiento habitual tanto para internos como para evadidos, en noviembre de 1944, Daniel Culler fue enviado de regreso a Estados Unidos. Cuando entró en la cocina de su madre y ella comprobó su estado, las primeras palabras que salieron de su boca fueron: «¡Ya te advertí de esas guerras horribles!».[51]

NOTAS

1 Todas las citas de Culler proceden de Culler, D., 1995, 104, 156-164.
2 Otros quince bombarderos: Archives of the Swiss Internees Association (en adelante SIA).
3 Culler, D., *op. cit.*, 165.
4 Los suizos mataron: Prince, C. J., 2003, 23-24.
5 Citado en Tanner, S., 2000, 16.
6 *Collier's*: Bishop, J., 26 de agosto de 1944, 25-26.
7 Arnold a Spaatz, 27 de julio de 1944, Spaatz MSS.
8 Spaatz a Arnold, 29 de julio de 1945, Spaatz MSS.
9 William W. Corcoran a Hershel V. Johnson, 23 de mayo de 1944, Spaatz MSS.
10 Agregado militar de EE. UU. a Arnold, 2 de agosto de 1944, Berna, Arnold MSS.
11 947 intentaron escapar: Prince, C. J., *op. cit.*, 43, 190.
12 Legge al cuartel general de Spaatz: Comandante Benjamin E. Norman al general de brigada George C. McDonald, 5 de octubre de 1944, Spaatz MSS; Prince, C. J., *op. cit.*, 122-123.
13 Culler, D., *op. cit.*, 168.
14 Racionamiento: Testimonio del teniente Wallace Orville Northfelt, para la Oficina de Crímenes de Guerra, Departamento del Abogado Militar General, Departamento de Guerra, Estados Unidos, 17 de septiembre de 1945, NA.
15 Alcohol: Entrevista del autor con Robert Long, 4 de enero de 2005.
16 Citado en Prince, C. J., *op. cit.*, 87-88.
17 *Ibid.*, 123.
18 Citado en Tanner, S., *op. cit.*, 140.
19 La legación alemana: Alan Morris Schom, «A Survey of Nazi and Pro-Nazi Groups in Switzerland: 1930-1945», 1, Simon Wiesenthal Center [http:// www.wiesenthal.com/swiss/survey/noframes/conclusions.htm]; Packard, J. M., 1992, 10.
20 Alan Morris Schom, *op. cit.*
21 Vínculos económicos con la Alemania nazi: *ibid.*, 1-5, conclusiones.
22 El petróleo rumano: Schwarz, U., 1980, 22; Packard, J. M., *op. cit.*, 71-75.

23 Prince, C. J., *op. cit.*, 174.
24 Judíos que buscan refugio: Alan Morris Schom, *op. cit.*, 15-16, 18-19; Häsler, A. A., 1969, 49; Thomas Sancton, «A Painful Lesson», *Time*, 24 de febrero de 1997, 41; Alan Cowell, «Swiss Begin to Question Heroism in War», *NYT*, 8 de febrero de 1997; Petropoulos, J., 1997, 15-21.
25 Citado en Prince, C. J., *op. cit.*, 163; Weinberg, G., 1995, 397-398. Pilet-Golaz fue presidente desde enero de 1940 hasta noviembre de 1944, cuando el consejo, finalmente, le obligó a dimitir.
26 Citado en Prince, C. J., *op. cit.*, 22.
27 Legación de Estados Unidos de América ante el Departamento Político Federal, Berna, 5 de junio de 1944, NA.
28 Leland Harrison a Cordell Hull, 13 de junio de 1944, NA.
29 Culler, D., *op. cit.*, 104, 170.
30 *Ibid.*, 196.
31 Citado en Tanner, S., *op. cit.*, 187.
32 Culler, D., *op. cit.*, 207.
33 Testimonio de James I. Misuraca, SIA.
34 Todas las citas de Culler proceden de Culler, D., *op. cit.*, 212-214.
35 Citado en Prince, C. J., *op. cit.*, 160-161.
36 *Ibid.*
37 General de brigada B. R. Legge, «To All U.S.A.A.F. Internees», 14 de septiembre de 1944, SIA.
38 Protestas formales: General de brigada B. R. Legge al coronel divisionario Dolfuss, 19 de octubre de 1944, NA; Legge a Leland Harrison, ministro estadounidense, Berna, 1 de noviembre de 1944, NA.
39 Culler, D., *op. cit.*, 235; Prince, C. J., *op. cit.*, 158.
40 Culler, D., *op. cit.*, 248.
41 Telford herido: Informes de fuga y evasión, George Telford, 30 de septiembre de 1944, Daniel Culler, 1 de octubre de 1944, NA.
42 Spaatz solicita presión a los suizos: Comandante Benjamin E. Norman al general de brigada George C. McDonald, 5 de octubre de 1944, Spaatz MSS.
43 Sam Woods y Thomas J. Watson: Dippel, J. V. H., 1992, 126-127, 194; Prince, C. J., *op. cit.*, 126-128.
44 Teniente coronel James Wilson: Memorando del teniente coronel James W. Wilson, «Combat Crew Morale in the Eighth Air Force», 15 de septiembre de 1944, 168.49, AFHRA.
45 Oficina del director de Inteligencia, Cuartel General, Fuerzas Aéreas Estratégicas de Estados Unidos en Europa, «Interrogation of Lt. Robert A. Hill, 21 June 1944», Spaatz MSS; coronel Charles E. Rayens al agregado militar, Embajada de Estados Unidos, Londres, 8 de junio de 1944, Spaatz MSS.
46 Cirujano general de la USSTAF, «Memorandum Report on Morale of Combat Crew Personnel of the Eighth Air Force, August 31, 1944», 519.701, AFHRA; AAF, vol. 3, 307.
47 Citado en Tanner, S., *op. cit.*, 209.
48 Conclusión del informe: Stapfer, H.-H. y Künzle, G., 1992.
49 Inteligencia del Ejército y la OSS: Culler, D., *op. cit.*, 317-318.
50 Citado en *ibid.*, 316.
51 *Ibid.*, 338.

* N. del A.: El 17 de febrero de 1945, 473 aviadores estadounidenses fueron repatriados con arreglo a un acuerdo que estipulaba la liberación de dos alemanes por cada estadounidense. Sin embargo, los últimos aviadores no fueron liberados hasta el fin de la guerra. En septiembre de 1945, André-Henri Beguin, comandante de Wauwilermoos, fue arrestado por las autoridades suizas, acusado de adulterio, desfalco y de deshonrar a su país. Fue condenado y sentenciado a tres años de prisión (solo cumplió dos) y privado de la ciudadanía helvética.

CAPÍTULO 13

YA HE TENIDO BASTANTE GUERRA

Yo quería alas hasta que conseguí a esas malditas. Ahora, ya no las quiero. Me enseñaron a volar y luego me enviaron aquí a morir. Ya he tenido bastante guerra.

Canción del Cuerpo Aéreo del Ejército

East Suffolk, septiembre de 1944

Antes de que lo interrogaran en Londres, el sargento Daniel Culler volvió a su estación aérea, Shipdham, para recoger sus pertenencias: ropa, dinero, fotografías, cartas y una bicicleta que apreciaba mucho y que guardó bajo llave en un lugar seguro antes de su última misión. Todo cuanto tenía valor para él había desaparecido sin dejar rastro: tampoco estaban sus viejos compañeros de escuadrón, desaparecidos en combate o enviados de vuelta a Estados Unidos. Culler no vio ni un solo rostro conocido.

Incluso las máquinas de las plataformas eran nuevas. «Los viejos y baqueteados B-24, camuflados y destartalados, ya no estaban. Aeroplanos nuevos y brillantes, de aluminio pulido, los habían reemplazado»,[1] recordó. Con dos tripulaciones por aeronave y los hombres completando los turnos de servicio en cuestión de meses, muchos aviadores ni se molestaban en decorar sus bombarderos con dibujos artísticos. Algunos no tenían ni nombre, solo números, y las dotaciones ya no temían a la Luftwaffe. Culler habló con artilleros que habían volado veinte misiones durante el verano sin haber visto ni un solo caza germano. La Luftwaffe estaba muerta y, con los ejércitos aliados marchando ese mes de septiembre sobre el Rin y el Óder, la guerra, le dijeron, terminaría antes de Navidad.

El capitán Ellis «Woody» Woodward, de Nueva Orleans, era uno de los nuevos aviadores de la 8.ª Fuerza Aérea.[2] Su grupo, el 493.º, estaba estacionado en Debach, el aeródromo que los ingenieros de Robert Arbib habían ayudado a

construir, y fue el último de los cuarenta grupos de bombarderos pesados que se incorporaron a la poderosa 8.ª. El grupo volaba en Liberator, pero, tres meses más tarde, los cambiaron por Fortalezas. Entraron en guerra el Día D. Ese verano, aunque las dotaciones de Woodward vieron mucha sangre en los campos de *flak* sobre los núcleos petrolíferos, ninguno de los artilleros disparó un solo tiro en combate.

En la mañana del 12 de septiembre de 1944, Woodward, un piloto guía, llevó a su escuadrón, desplegado en la posición inferior, sobre el mar del Norte y puso rumbo a Magdeburgo con un contingente de más de 300 bombarderos. Su misión era destruir un depósito de municiones. Con las oscuras manchas de acero que flotaban sobre el blanco, era una misión peligrosa, pero rutinaria, hasta que los bombarderos iniciaron el retorno a la base. En ese momento, uno de los artilleros de Woodward gritó: «¡Cazas!». Segundos más tarde, su avión fue alcanzado por una descarga de proyectiles explosivos. Woodward lideraba una docena de B-17 en formación cerrada. Noventa segundos más tarde escrutó el cielo, pero solo vio otra Fortaleza.

Entonces, se hizo la calma. Justo en ese momento, cuando su bombardero era más vulnerable, los cazas enemigos desaparecieron. Cuatro horas después, Woodward posó su destrozado bombardero sobre una pista de emergencia de Inglaterra. Más tarde supo que el 493.º había perdido siete Fortalezas a causa de los cazas enemigos y que otros muchos aviones quedaron tan dañados que no pudieron seguir en la formación. De pie sobre la pista, mientras veía al Ramp Happy Pappy camino del desguace, Woodward se preguntó: ¿de dónde habían salido esos cazas y por qué se fueron antes de finalizar la masacre?[3]

Woodward ignoraba que los aviones de reconocimiento fotográfico de la Fuerza Aérea habían reportado en fechas recientes un alarmante incremento numérico de la caza germana. Sin embargo, la Luftwaffe no golpeó con efectivos de importancia hasta el día antes de la misión de Woodward, su primer ataque en masa desde el Día D. Casi un centenar de aeroplanos enemigos eludió a los Mustang y se lanzaron, en formaciones de veinte, sobre el grupo en la posición inferior de la columna de bombarderos; eran las desafortunadas Fortalezas del «Sangriento 100.º». En cinco minutos, doce de los bombarderos del grupo desaparecieron y también cayeron ocho del 92.º El coste para la 8.ª Fuerza Aérea, después de que el escuadrón de Woodward fuera golpeado la tarde siguiente, fue de 75 bombarderos perdidos en dos días. Aunque la inteligencia aliada sabía que Albert Speer había obrado un milagro productivo, Adolf Galland no reveló hasta esos asaltos cómo pensaba emplear los nuevos cazas. Era una vieja estrategia con un giro diferente.

Grupos de Asalto

La escuadrilla de voluntarios de Galland, la *Sturmstaffel I*, logró ciertos éxitos en el invierno precedente gracias al elemento sorpresa. Sin embargo, sus cazas bimotores, lentos y acorazados, los *Zerstörer* [destructores] empezaron a ser liquidados con facilidad por los Mustang. La solución de Galland fue construir un caza aún más protegido y armado, un Fw 190 modificado con blindaje mejorado, carlinga a prueba de balas, dos tanques auxiliares de fuel y seis temibles cañones. Lo llamaron *Sturmbock*, o ariete.[4] Desplegados en *Sturmgruppen* [grupos de asalto] de hasta cuarenta aviones, el «tanque volador» de ocho toneladas de peso se convirtió, por breve tiempo, en el cazador de bombarderos más letal de la guerra.

Galland combinó las escuadrillas de asalto con grupos de cazas monomotores más veloces. Mientras el omnipresente Me 109 proporcionaba cobertura superior, los grupos de asalto iban directos contra los aparatos pesados. Se concentraban contra un punto de la columna de bombarderos para lograr el máximo efecto de choque y, por lo general, atacaban por detrás, en formación cerrada, ala con ala. Los pilotos contenían el fuego hasta a menos de un centenar de metros del enemigo, en el momento en que los bombarderos aparecían en el círculo de sus colimadores. «Desde esa distancia era muy difícil fallar –recordó un piloto de *Sturmgruppen*– y cuando los proyectiles explosivos [de 30 mm] daban en el blanco, veíamos cómo los bombarderos enemigos se desintegraban, literalmente, ante nosotros».[5] Tras lograr un impacto, el piloto de grupo de asalto picaba a tierra y volvía a la base para evitar que los liquidaran los Mustang, que eran más veloces. Esta era la razón por la que los cazas del adversario no se quedaron para rematar al escuadrón de «Woody» Woodward.

Si un piloto de *Sturmbock* no lograba hacer blanco en un bombardero enemigo, estaba obligado por un solemne juramento a embestirlo. Sin embargo, dado que el Reich adolecía de una desesperante falta de pilotos, los jefes de unidad de los voluntarios de los grupos de asalto los ordenaban saltar en paracaídas justo antes o después del choque. «Las posibilidades de sobrevivir a una embestida y saltar con un paracaídas suena bastante a suicidio heroico»,[6] relató Werner Vorberg, jefe de escuadrilla. Con todo, aunque resulte increíble, más de la mitad de los pilotos que chocaron contra bombarderos estadounidenses, lo más probable que de rebote, llegó a tierra en paracaídas sin heridas de gravedad.

Tales tácticas requerían un ardiente valor y un patriotismo inquebrantable. Pocos pilotos defensores de la patria germana carecían de ninguna de esas cualidades. «Debe tenerse en cuenta –escribió Vorberg– que el aviador alemán conocía la escalada de bombardeos brutales e incesantes [...] a distritos residenciales de las ciudades principales [y] de la práctica de los cazas de escolta, absurda desde el punto de vista militar, de disparar contra todo lo que se moviera por el suelo, granjeros con arados, ciclistas, peatones y ambulancias de la Cruz

Roja».[7] También sabían que «si trataban de solicitar un tratado de paz, no cabía esperar la más mínima piedad […] este conocimiento motivó a los cazas de asalto para sus misiones».

Los nuevos grupos de asalto infligieron –y encajaron– bajas terroríficas. En solo dos días, el 11 y el 12 de septiembre, perdieron 38 pilotos. Apenas reforzada, la unidad de Vorberg volvió a volar el 27 de septiembre contra más de 300 Liberator de la 2.ª División de Bombarderos. Los combatientes –una fuerza aérea que nunca jamás había retrocedido y un contingente aéreo que había jurado defender el suelo patrio– chocaron en el cielo del corazón de Alemania. Para el antiguo grupo de aeronaves Liberator de Jimmy Stewart, el 445.º de Tibenham, fue el día más negro de la guerra. Acumuló más pérdidas que ninguna otra unidad de combate en la historia de las guerras aéreas de Estados Unidos.

La 2.ª División Aérea no esperaba tener ese día problemas con cazas. No habían visto a la Luftwaffe en más de dos semanas. Tan confiados estaban que los jefes de división ordenaron retirar las torretas ventrales de los Liberator para que los aviones pudieran cargar más bombas. En el momento en que los Liberator se aproximaban al Punto Inicial y se preparaban para dar una pasada de bombardeo contra blancos industriales de Kassel, los 35 aparatos del 445.º, de repente, se separaron de la formación. Los navegantes y pilotos de la fuerza principal enviaron frenéticos mensajes de advertencia a la aeronave de cabeza del grupo. Esta se limitó a responder: «Cierren formación y síganme».[8]

En el momento en que los aeroplanos errantes llegaron a Gotinga, a unos 30 kilómetros de Kassel, y largaron sus bombas, tres grupos de asalto se lanzaron sobre ellos, por debajo y a retaguardia. Tras sus primeras pasadas de tiro, los *Sturmbock* se pegaron a la cola de los Liberator y empezaron a destrozar sus vientres expuestos, allí donde deberían haber estado las torretas de bola.[9] Un Liberator tras otro fue reducido a humo y fragmentos, de modo que las tripulaciones de los bombarderos situados más adelante empezaron a «saltar en fila antes incluso de ser atacados»,[10] reportó el capitán Vorberg. Segundos más tarde, un caza alemán embistió a un Liberator. «Me acerqué a mi objetivo, armé los cañones y apreté el gatillo –rememoró el piloto de asalto Heinz Papenberg–. No sucedió nada […] entonces pensé en la promesa de embestir de los *Sturm* y decidí hacerlo. Todavía hoy puedo ver la expresión de horror del artillero de cola […] mi ala izquierda serró el timón del bombardero […] mi ala estaba tan dañada que no podía mantener al avión en el aire y me aparté dando tumbos. Por un momento, decidí que iba a morir […] mi nave estaba fuera de control. Desprendí la carlinga y el aire me succionó de la cabina».[11]

Papenberg chocó contra la deriva de su avión, se rompió una pierna y quedó inconsciente. Cuando volvió en sí, seguía en caída libre. Momentos más tarde –no recuerda cómo– su paracaídas se abrió. Estaba a unos pocos cientos de metros del suelo.

En los cielos sobre el valle del río Werra, donde Papenberg acababa de aterrizar, los pilotos estadounidenses estaban enviando mensajes de pánico para que acudieran los escoltas. El 361.er Grupo de Mustang llegó justo a tiempo de impedir la completa destrucción del 445.º.

En seis minutos de furia concentrada, 25 bombarderos cuatrimotores fueron destruidos. Solo cuatro Liberator regresaron a Tibenham. El teniente coronel Jimmy Stewart, que había sido ascendido el pasado mes de julio al cuartel general de la 2.ª Ala de Combate en Hethel, fue enviado para interrogar y tranquilizar a los aturdidos y demudados supervivientes. Stewart dividió a los hombres en grupos reducidos y trató de hacerlos hablar. Algunos, petrificados por la conmoción, eran incapaces de pronunciar palabra.

Algunos de los Liberator del grupo tomaron tierra en la costa inglesa, en pistas especiales para «patos heridos», pero la mayoría de supervivientes que faltaban estaba en manos de los alemanes. En la localidad de Nentershausen, un soldado de permiso mató a un tripulante y cuatro fueron enviados a un campo de trabajo local, donde los guardas los ejecutaron en mitad de la noche. Después de que los maltrataran, George Collar y un pequeño grupo de supervivientes fueron enviados a recoger los restos mutilados de sus compañeros. Era una labor horrible. «Pasamos todo el día subiendo y bajando por colinas y bosques y recogimos alrededor de una docena de cuerpos –recordó Collar, a quien un iracundo granjero alemán le había roto la nariz y le había dejado amoratados los ojos–. Esa noche, cuando volvimos a la aldea, dejamos en el cementerio los carros con los cuerpos […] nos mandaron de vuelta al calabozo y recibimos una hogaza de pan. Fue el último pan blanco que comimos hasta la liberación, en mayo de 1945».[12]

La 8.ª Fuerza Aérea introdujo nuevas tácticas para combatir a los *Sturmgruppen*. Enviaban delante de los bombarderos a formaciones de cazas con misión de dispersarlos antes de que se organizaran en falanges amenazadoras. En ocasiones, los cazas se situaban a su cola y los abatían uno detrás de otro; los valerosos germanos no aceptaban el combate, pero tampoco huían. Algunos pilotos de asalto lograban llegar a los bombarderos, aunque los cazas casi siempre los alcanzaban y les hacían pagar por ello.[13] Los veloces Me 109, amarrados a los lentos *Sturmbock*, eran masacrados por los Mustang. El 12 de octubre, «Chuck» Yeager, en misión de escolta de una formación de Liberator, destruyó 5 Me 109 sobre Bremen, con lo que logró ser «as en un día».* Sin embargo, de haberse ceñido a las normativas de la Fuerza Aérea, ese día no habría volado.

A su regreso a Inglaterra desde España, el mes de mayo anterior, Yeager inició una lucha con los jefes de su base con respecto a la normativa del Departamento de Guerra que prohibía a los aviadores derribados sobre la Europa ocupada volver a volar misiones de combate. «La inteligencia alemana tenía informes de la

mayoría de nosotros y sabía quién había sido derribado con anterioridad. Si lo volvían a abatir, se pondrían de inmediato a trabajar en sus uñas –para arrancarle información acerca de la Resistencia francesa–. [Pero] a mí me habían enseñado a acabar todo lo que empezara, no a escabullirme después de solo ocho misiones. Que le jodan al reglamento».[14] El insolente virginiano llevó sus protestas a lo más alto de la cadena de mando, hasta al propio Eisenhower, que, al fin, cedió después que los aliados desembarcaran en Francia y el maquis abandonase la clandestinidad.

Yeager era un cazador aéreo nato, con vista y reflejos inigualables y tenía, en palabras de su jefe de patrulla, «más pelotas que cerebro».[15] Sin embargo, sus cinco victorias en una tarde se debieron, en gran medida, a la pobre actuación de los aviadores a los que se enfrentó, dos de los cuales cayeron sin disparar ni un solo tiro. Cuando Yeager se situó a su cola y se disponía a «darles cera», un piloto entró en pánico y rompió bruscamente a la izquierda, por lo que chocó con su ala.

Reactores

Adolf Galland no disponía de pilotos y combustible suficiente para enviar con regularidad a sus diezmados *Sturmgruppen*. No obstante, le quedaba otra bala en la recámara: un aeroplano sin hélice, el primer caza de propulsión a chorro probado en combate. Desde julio, el general Doolittle empezó a recibir informes relativos a pequeños grupos de cazas reactores y aviones propulsados por cohete que seguían a sus formaciones de bombardero. Se mantenían a una distancia segura de los bombarderos y los retaban con sus altas prestaciones, aunque rara vez atacaban. El arma que más preocupaba a la inteligencia de la Fuerza Aérea era el Messerschmitt Me 262, propulsado por dos turborreactores; el avión más rápido que existía. Volaba a 870 kilómetros por hora, 160 kilómetros más rápido que el Mustang, y usaba diésel, un combustible mucho más abundante en Alemania que la gasolina de aviación estándar. La inteligencia de la 8.ª Fuerza Aérea subestimó la cifra de cazas convencionales que produjo la industria germana durante el mes anterior y Spaatz no quería que se cometiera el mismo error con el Me 262. Si esa aeronave de asombrosa velocidad y poderoso armamento empezaba a producirse en masa, la Luftwaffe podía recuperar el dominio de los cielos de Alemania.

Spaatz y Doolittle presionaron a «Hap» Arnold para que acelerara la producción de una respuesta efectiva.[16] Sin embargo, el primer avión de propulsión a chorro de Estados Unidos, el Bell P-59, no era más rápido que el Mustang y Spaatz fue informado de que un verdadero reactor de altas prestaciones, el P-80A, no estaría disponible hasta muy entrado el año siguiente. Gran Bretaña disponía de un prometedor avión de propulsión a chorro, el

Meteor, pero su programa de producción era de una lentitud pasmosa y nunca entró en combate. Dado que solo disponía de aviones de pistón para combatir a los reactores germanos, Doolittle empezó a lanzar en julio asaltos sistemáticos contra las plantas de producción de reactores. Estos ataques se prolongaron hasta el principios del otoño, pero resultaron inefectivos. Las fábricas de producción de aviones a chorro estaban camufladas de una forma aún más ingeniosa que las que manufacturaban aeroplanos convencionales.

«Los aviadores veíamos un rayo de esperanza [el otoño de 1944] y ese era el nuevo reactor de caza»,[17] recordó un jefe de escuadrilla de la Luftwaffe. Los historiadores llevan mucho tiempo afirmando que lo único que salvó de la destrucción a las fuerzas aéreas aliadas fue la torpe intromisión de Adolf Hitler. Hermann Göring es una de las fuentes de esta idea. Después de la guerra, los interrogadores le preguntaron: «¿Cuál es el motivo por el que se retrasó el uso del Me 262 como avión de caza?».[18] Göring respondió al instante: «La locura de Adolf Hitler». Este es uno de los mitos más persistentes de la historia del poder aéreo. Es cierto que Hitler interfirió en el desarrollo del avión, pero esto retrasó su entrada en servicio unos pocos meses, como mucho.

A finales de 1943, cuando estaba a punto de comenzar la producción en serie del Me 262, el Führer dejó consternados a sus asesores científicos al ordenar su conversión de caza en caza-bombardero, un «bombardero relámpago», como lo llamó. Sin consultar con los ingenieros y administradores a cargo del proyecto, Göring prometió al Führer que un gran número de aviones de ese modelo estaría disponibles en mayo de 1944. Hitler esperaba usarlos en incursiones de represalia contra ciudades inglesas –«el terror solo puede combatirse con el terror»–[19] y rechazar el desembarco aliado en el norte de Francia.

Encabezados por Galland, la mayoría de asesores aeronáuticos del Führer quería que incrementara la producción de cazas –tanto de aviones de hélice como reactores– y emplear esos aparatos en la protección de la industria bélica. De forma inesperada, obtuvieron lo que pedían: el genio de la producción Erhard Milch, director de armamentos aéreos, ignoró en secreto la orden hitleriana y prosiguió con el desarrollo del Me 262 como caza. Hitler no tuvo noticia de esto hasta mayo de 1944, cuando el primer Me 262 salió de la cadena de montaje y Göring se lo presentó como el caza «que barrería de los cielos el poder aéreo aliado».[20] El Führer montó en cólera y exigió que se retirara el armamento y que lo configuraran como un bombardero. Fue en ese momento cuando destituyó a Milch y entregó a Speer la producción aeronáutica. (Speer, tiempo después, nombró a Milch ministro adjunto de Armamentos). «Ustedes tuvieron un gran aliado en su guerra aérea, el Führer»,[21] le dijo Göring a sus interrogadores estadounidenses.

Durante los meses siguientes, Speer y Galland imploraron a Hitler que cambiara de planes para el Me 262 y que empleara hasta el último avión

disponible en el Reich en la defensa de las plantas de petróleo sintético. Ese mes de agosto, en una agitada conferencia con Galland y Speer, Hitler perdió el control y, en un acceso de furia, rugió: «No quiero que se produzcan más cazas. La aviación de caza debe ser disuelta. Detengan la producción de aviones […] de inmediato, ¿entendido?».[22] Quería que todo el material y los trabajadores especializados pasaran a producir cañones de *flak*, le dijo a un incrédulo Speer, «un programa cinco veces superior al que tenemos. Trasladaremos a centenares de miles de obreros a la producción de antiaéreos. Cada día leo en los reportes de la prensa extranjera lo peligrosa que es la *flak*. A los antiaéreos todavía los respetan, pero no a nuestros cazas».[23] Dicho esto, Galland y Speer recibieron orden de abandonar la sala.

Una vez le informaron de las dificultades técnicas que supondría semejante transferencia de recursos de municiones, Hitler ordenó un incremento más modesto de las defensas antiaéreas, aunque reiteró su orden a Speer y a Karl Saur, adjunto del primero para la producción de cazas, de incrementar la *flak* a expensas de la aviación. «Fue la primera orden de Hitler que ni yo ni Saur obedecimos»,[24] escribió Speer. Al día siguiente, Speer reunió a su personal directivo de armamentos y les dijo sin rodeos: «Debemos […] mantener la producción de aviones de caza al máximo».[25] En ese momento, Hitler se había calmado un poco y aceptó la propuesta de Speer de un nuevo programa de producción de cazas. También cedió, aunque solo en parte, con respecto al Me 262 y permitió que se hicieran ensayos tanto en el papel de bombardero como en el de caza.[26] No obstante, la producción en masa siguió experimentando retrasos a causa de los persistentes problemas del turborreactor –el primero del mundo– y a causa de los golpes efectuados por la 8.ª Fuerza Aérea en el invierno y primavera de 1944, a partir de la Semana Grande. Estos factores, unidos a la dificultad de entrenar pilotos en el manejo del inestable y muy inflamable aeroplano, contribuyeron más a retrasar su entrada en servicio que la desacertada intervención de Hitler.[27]

A finales del verano de 1944, con los ejércitos aliados acercándose a las fronteras de Alemania, Hitler autorizó al fin a Galland la formación de una unidad de cazas para la defensa del Reich. El 3 de octubre, esta formación entró en servicio en dos campos cercanos a la frontera neerlandesa, justo en la ruta principal que seguían los bombarderos estadounidenses rumbo a Alemania. La unidad estaba a las órdenes del *Kommandeur* Walter Nowotny, uno de los principales ases de la Luftwaffe, con 258 derribos. Ese mes de octubre, Doolittle y Spaatz creían que tendrían que volver a librar una batalla por la superioridad aérea, pero los pilotos de Nowotny solo destruyeron 22 aviones aliados, a cambio de la pérdida de 26 de los 30 aparatos de la unidad.[28] Casi todas las pérdidas se debieron a dificultades técnicas y a la inexperiencia de los pilotos. «Para muchos pilotos, la única experiencia previa de volar una aeronave tan revolucionaria

consistió en unos pocos circuitos sobre el aeródromo»,[29] escribió Cajus Becker, historiador de la Luftwaffe. Así y todo, los aviadores aliados también pusieron de su parte. Los turborreactores de Nowotny estaban muy expuestos durante el despegue y el aterrizaje debido a su lenta velocidad y apenas podían permanecer en el aire alrededor de una hora. Cada vez que un avión aliado de patrulla avistaba uno, los cazas británicos y estadounidenses se concentraban sobre su base y permanecían allí en espera del retorno. «Chuck» Yeager describió su única victoria sobre un Me 262: «Vi un gran aeródromo con una pista de 2000 metros de largo. Un reactor solitario se aproximaba a la pista por el sur a unos 150 metros […] Piqué sobre él. Tenía bajado el tren de aterrizaje y estaba alineándose con la pista, a no más de 320 kilómetros por hora. Me lancé a por su trasero a 800 kilómetros por hora».[30] Yeager hizo llover acero en llamas sobre las alas del reactor. El avión se estrelló a escasa distancia de la pista y desapareció entre una nube de humo y restos.

El 8 de noviembre, Walter Nowotny murió en combate aéreo contra un Mustang. Cayó en picado hasta estrellarse cerca de su base. Galland fue testigo de su muerte. Ese mismo día, le informaron de otros tres accidentes, por lo que retiró a la unidad de combate para entrenamiento adicional. Mientras se preparaba una escuadrilla de reactores tres veces mayor, Galland retomó la estrategia basada en el único contingente de que disponía la Luftwaffe: los cerca de 2500 cazas monomotores que Speer había entregado en fechas recientes, dos veces más de los que la Luftwaffe tenía en 1943. Galland llamó a su plan para la defensa final de la patria *Der Grosse Schlag*, «El Gran Golpe».[31]

Desde agosto de 1944, Galland entrenó a una gran parte de su fuerza de cazas para un formidable golpe contra una única formación de bombarderos. Esperaba derribar no menos de 500 aparatos y perder una cifra similar de cazas. «Sería la batalla aérea más grande y decisiva de la guerra»,[32] escribió más tarde. Iba a ser su armagedón de los cielos. El impacto de estas pérdidas sin precedentes podría convencer a la 8.ª Fuerza Aérea de suspender sus incursiones contra las plantas petrolíferas del Reich e ir a por la industria aeronáutica, más difícil de atacar. Galland esperaba que esto permitiera a la Wehrmacht ralentizar el avance soviético hasta que «los aliados occidentales conquisten Alemania»[33] o los enemigos secretos del Führer negociaran una paz de compromiso.

A mediados de noviembre, la armada de asalto estaba dispuesta. Con el primer indicio de tiempo despejado, Galland la lanzaría y esperaba que la batalla decidiera el destino del Reich. Durante las semanas siguientes, el tiempo siguió siendo pésimo y Galland tuvo que emplear un máximo de dos tercios, pero nunca todo el contingente, en cuatro asaltos concentrados contra las operaciones de bombardeo dirigidas por radar de las fuerzas de Spaatz. «Contener [a todos] los cazas de defensa fue una decisión difícil –observó Galland–, aunque los jefes mantuvieron la calma y no insistieron en vanas acciones forzadas y costosas».[34]

Aun así, fueron unos terroríficos choques aéreos en los que la Luftwaffe encajó pérdidas devastadoras: 348 pilotos. «Las misiones de noviembre de 1944 fueron las más duras que viví en toda la guerra –relató un comandante de cazas alemán–. Combatíamos en inferioridad numérica de veinte contra uno, a veces hasta de treinta a uno».[35] Cada vez que el enemigo despegaba para pelear, los Mustang destruían hasta una cuarta parte del contingente de ataque, según reportó Spaatz a Robert Lovett, secretario adjunto de Guerra para el Aire. «Sus pilotos no están bien entrenados, pero son muy agresivos»,[36] lo cual era una combinación catastrófica para ellos.

Una de las bajas estadounidenses de las terribles batallas de noviembre fue un piloto de Mustang del 339.º Grupo de Caza: el prometedor escritor Bert Stiles. Tras volar 35 misiones de bombardeo, Stiles solicitó el traslado a una unidad de cazas. «Quiero volar un avión de verdad –le dijo a un amigo inglés–. Quiero sentir el viento en la cara [...] trepar, picar, elevarme, ser libre».[37] Falleció en combate aéreo sobre Hannover, encuadrado en una formación estadounidense que destruyó 132 aviones enemigos.

El 20 de noviembre, mientras Galland esperaba la meteorología perfecta, recibió noticias devastadoras. Las unidades aéreas que había preparado para el Gran Golpe debían trasladarse al Frente Occidental a primeros de diciembre en previsión de una «gran batalla terrestre».[38] Solo permanecerían en el Reich dos escuadras de caza. Galland no tenía tiempo para entrenar a sus pilotos para los combates a baja cota que estaban a punto de experimentar en apoyo de los efectivos terrestres. Partirían a su nueva misión «faltos de preparación y descorazonados por la supresión del plan que les había dado esperanza a todos».[39]

El traslado de sus pilotos fue el último cometido oficial de Adolf Galland como jefe de la fuerza de cazas. Al haber perdido el favor tanto de Göring como del Führer, no tomó parte en la inminente operación. Ese diciembre, le pincharon los teléfonos, infiltraron espías de las SS entre su personal como auxiliares administrativos e investigaron su pasado político, ya que nunca se afilió al Partido Nazi. A finales del mes, Göring le convocó a su cuartel general, donde, en un monólogo de dos horas, le acusó de diseñar tácticas equivocadas, de no obedecer órdenes y de establecer «una dinastía privada en el arma de cazas».[40] Acto seguido, lo despojó del mando. Galland solicitó ser enviado al frente como simple piloto, pero Göring le ordenó tomarse un permiso hasta que encontrara sustituto.

De ese modo, Alemania combatiría una de las mayores batallas de infantería de la historia sin su mejor comandante aéreo.

Ese noviembre, el Führer estaba ultimando los planes para lanzar una contraofensiva total el mes siguiente en el bosque de las Ardenas, que se extendía, de norte a sur, desde Bélgica a Luxemburgo. Sería su último gran intento de revertir el curso de una guerra que estaba siendo desastrosa para Alemania, un

contraataque de un alcance y objetivos tan espectaculares como el Gran Golpe que Galland planeaba ejecutar.

La batalla del Ruhr

Mientras Hitler planeaba su contragolpe sorpresa, los barones aéreos aliados comenzaron la iniciativa decisiva de bombardeo de la guerra europea, que asestó golpes irrecuperables a toda la economía bélica germana, no solo a una de sus partes esenciales. Sin embargo, la campaña solo se desarrolló en serio cuando el tiempo impidió a los bombarderos aliados atacar con precisión sus objetivos principales, las instalaciones petrolíferas de Alemania. Es irónico que el mal tiempo que Albert Speer consideraba la única salvación posible de la economía germana abriera el camino hacia su absoluta destrucción.

En septiembre de 1944, con los ejércitos aliados aproximándose a la Línea Sigfrido, su avance relámpago por el noroeste de Europa se detuvo de repente. Los efectivos de Eisenhower fueron víctimas de su éxito. Avanzaron con tal rapidez que habían dejado atrás sus líneas de abastecimiento, que se extendían hasta las playas del desembarco, donde todavía llegaba desde Inglaterra el 90 por ciento de los suministros.[41] Los ejércitos aliados padecían una peligrosa falta de munición, medicamentos, víveres y gasolina. Llevar todo eso hasta el frente era difícil. La red ferroviaria francesa aún no se había recuperado del asalto aéreo aliado en preparación del Día D y los alemanes seguían reteniendo varios puertos importantes del canal, entre ellos El Havre, Brest, Calais y Dunkerque. Se emplearon aviones de transporte y bombarderos pesados para llevar gasolina a los contingentes aliados estancados a lo largo de la frontera germana y se organizó a toda prisa un servicio de camiones de emergencia que funcionaba las veinticuatro horas del día. Los aliados movilizaron más de 6000 camiones y remolques y 23 000 hombres para acarrear fuel, munición y víveres desde las playas del desembarco y desde el único puerto en funcionamiento en Normandía, el de Cherburgo, a los ejércitos que avanzaban sobre el Rin. Este improvisado sistema de abastecimiento apenas podía cubrir la demanda de suministro y no había suficientes aeródromos en las inmediaciones de las tropas para que el puente aéreo sirviera de gran cosa.

Esta pesadilla logística centró la atención sobre Amberes. Hacía poco que los británicos habían tomado esta ciudad belga, uno de los mayores puertos de Europa, aunque no tomaron el estuario del Escalda, la larga y estrecha ruta de acceso al puerto. Si abrían Amberes al tráfico, terminarían los problemas de combustible para los aliados; sin embargo, en lugar de aplicar todas sus fuerzas para expulsar a los alemanes de las orillas del Escalda, Eisenhower hizo un arriesgado intento de ganar la guerra antes de que acabara el año. Azuzado por el mariscal de campo Bernard Montgomery, aprobó un plan de lanzamiento de

paracaidistas en los Países Bajos, tras la Línea Sigfrido, que deberían avanzar con rapidez a través del Ruhr industrializado, en dirección a Berlín.

Con el nombre en clave de Market-Garden, la operación se inició el 17 de septiembre de 1944 y fue un fracaso catastrófico, con graves pérdidas, en su mayor parte paracaidistas británicos. Eisenhower decidió entonces romper la Línea Sigfrido con una serie de brutales asaltos frontales a lo largo de la frontera germana. El primer ataque de ese otoñoinvierno sangriento tuvo lugar a principios de octubre en Aquisgrán, un antiguo centro cultural al oeste del Rin. Tras un duro combate, Aquisgrán se convirtió en la primera ciudad alemana en caer; pese a ello, los aliados no pudieron franquear el Rin. En el extremo sur de la línea aliada, Patton, sin fuel suficiente para sus carros, también tuvo dificultades para reducir la ciudadela de Metz. Montgomery limpió el estuario del Escalda y abrió el puerto de Amberes, pero, a finales de 1944, la guerra a lo largo de la Línea Sigfrido se estancó; la infantería aliada avanzaba con lentitud y a un coste terrible contra las posiciones permanentes de los alemanes.

Ese otoño, los jefes de la aviación aliada, liberados del control directo de Eisenhower, se enfrentaron a la cuestión de cómo podía ayudar el poder aéreo a la liquidación de Alemania.

Se estableció un nuevo órgano consultivo –el Comité de Objetivos Estratégicos Combinados–,[42] aunque Harris y Spaatz tenían autoridad para atacar blancos de su elección, sujetos al control general de los jefes del Estado Mayor Combinado y los comandantes de sus respectivas fuerzas aéreas. Se pidió una estrategia coordinada, pero los comandantes no fueron capaces de acordar ninguna. De algún modo, fue una repetición de la disputa en el periodo previo al Día D, en la que Spaatz defendía golpear el petróleo, Harris las ciudades industriales y Tedder los objetivos de transporte.

Esta vez se impuso Spaatz y por el mismo motivo por el que Tedder había ganado con anterioridad. Antes, el objetivo primordial era preparar el camino a la mayor rapidez posible para la invasión de Normandía; ahora, se trataba de rematar a Alemania antes de Navidad. El Estado Mayor Combinado decidió que una fuerte intensificación de los ataques al petróleo, en conjunción con una ofensiva de otoño de los efectivos terrestres de Eisenhower, ofrecía la mayor posibilidad de lograrlo.[43]

Tedder, cauteloso luchador burocrático, siguió presionando a favor de su plan, para lo cual empleó su considerable influencia sobre los jefes de Estado Mayor y el comandante de la RAF, *sir* Charles Portal. Tedder y su principal asesor, el profesor Solly Zuckerman, propusieron que la campaña iniciada en Francia en la primavera de 1944 contra los ferrocarriles «debe trasladarse a Alemania, dado que su vida económica e industrial, así como la libertad de movimiento militar, dependía del uso sin obstáculos de la red ferroviaria».[44] Ese septiembre, los cazabombarderos aliados, con ayudas ocasionales de los aparatos

pesados, empezaron a atacar el transporte ferroviario y fluvial en el noroeste de Alemania. Sin embargo, Tedder aspiraba a algo mucho más ambicioso: un asalto total de las fuerzas aéreas aliadas, tanto las estratégicas como las tácticas, contra la infraestructura de transporte de Alemania, el transporte ferroviario, de ríos y canales. Privadas de estas arterias económicas, ni las ciudades industriales que «Bombardero» Harris estaba pulverizando, ni las plantas sintéticas que Spaatz destruía podrían continuar en funcionamiento; y las fábricas de todo el Reich quedarían desprovistas de materias primas, componentes y los mercados que necesitaban para sobrevivir. Los asaltos coordinados contra la red de transporte devastarían por igual el ingenioso pero vulnerable sistema de descentralización industrial de Albert Speer. «Cuantas más [industrias] dispersen, más dependerán de buenas comunicaciones»,[45] le recordó Tedder a Portal. Y la dependencia del Ejército alemán «de las comunicaciones no necesitaba comentario [...]».[46] Tedder incluso al reconocer el éxito de la ofensiva petrolífera de Spaatz, propuso que el transporte y el petróleo fueran considerados blancos complementarios, no en competencia.

Las fuentes de inteligencia de Zuckerman indicaban que la devastación previa al desembarco de la red de trenes del norte de Francia y de Bélgica infligió daños mortales al Reichsbahn, la red nacional de ferrocarriles germanos, que se vio obligada a suministrar vagones, locomotoras y mantenimiento para compensar todo el material en estos países. El sistema, argumentó Zuckerman, solo necesitaba «un ligero empujón»[47] para derrumbarse. ¿Por qué, se preguntó, no veían los «señores de la guerra» estadounidenses lo que tenían ante sus ojos: que la red de transporte alemán estaba al borde del precipicio?

No era tan evidente. Los expertos de inteligencia de la 8.ª Fuerza Aérea insistían en que los golpes al sistema ferroviario francés no habían sido tan efectivos como sostenía Zuckerman. Estos obstaculizaron, aunque no impidieron, los movimientos de tropas germanos. ¿Por qué asignar nuevos blancos a los bombarderos pesados cuando las incursiones petrolíferas habían dejado a Alemania contra las cuerdas? Al igual que en la Operación Overlord, el momento lo era todo para el mando aliado. Dejar fuera de combate la mejor red ferroviaria del mundo para finales de año parecía imposible y los mensajes interceptados por ULTRA proporcionaban pruebas incontestables de que la industria petrolífera del Reich estaba a punto de caer a la lona.

Zuckerman, un eminente zoólogo, sostenía que su plan de bombardeo estratégico se basaba en principios científicos y en análisis objetivos, lo cual era un absurdo. El bombardeo estratégico era la cosa más alejada de una ciencia. Estaba más fundamentada en la fe que en los hechos: se basaba en datos incompletos o poco sistemáticos, en su mayor parte procedentes de reconocimientos fotográficos sobre una parte del mundo que permanecía buena parte del año bajo una perpetua capa de nubes. Todo lo relacionado con el bombardeo estratégico era

nuevo y nunca se había probado. Lo único que compartía con la ciencia era su impulso experimental. Al contrario que los otros servicios, los comandantes de bombarderos y sus asesores ni tenían antecedentes ni experiencia a la que recurrir.

Comandantes aéreos más transigentes como Tedder o Spaatz aprendieron a bombardear mediante el mismo acto de bombardear, con la experimentación de nuevas tácticas y estrategia hasta hallar el método más efectivo. Sus únicos correctores eran las fotografías infrarrojas en blanco y negro de sus pilotos de reconocimiento y la información extraída de las intercepciones de ULTRA. Y estas últimas tenían un valor muy limitado, porque casi todas las comunicaciones empresariales alemanas empleaban líneas terrestres, no máquinas de cifrado.[48]

Aunque Zuckerman y Tedder forjaron un excelente plan bélico, no eran en absoluto los visionarios estratégicos que dan a entender en sus respectivas autobiografías, por otro lado, excelentes. Por ejemplo, defendían concentrar los ataques contra blancos petrolíferos en el Ruhr porque los objetivos, mucho más relevantes, de Leuna y Pölitz se hallaban más al este. Si Spaatz erró por no prestar una atención suficiente a atacar el transporte, Tedder y Zuckerman cometieron un desacierto similar al no dar al petróleo el énfasis que merecía.

A finales de octubre tuvo lugar una reunión decisiva de los jefes de aviación. Se dio prioridad absoluta al petróleo y el transporte quedó en un lejano segundo lugar. Sin embargo, había un anexo que, de forma no intencionada, cedió la iniciativa al plan de Tedder. Cuando la meteorología dejara en tierra las formaciones de Spaatz asignadas a blancos petrolíferos –que necesitaban cielos despejados para alcanzar las plantas sintéticas con un mínimo de precisión–, estas tenían orden de atacar objetivos de la red de transporte, «con técnicas de bombardeo a ciegas cuando sea necesario».[49] El tiempo siguió siendo pésimo hasta bien entrado el año siguiente, lo cual dio ventaja a los partidarios del bombardeo de ferrocarriles. En la última fase de la contienda, la 8.ª Fuerza Aérea descargó casi la mitad de su tonelaje sobre la red de transporte.[50] Uno de los motivos por los que Spaatz no quería dar prioridad a los trenes germanos –el tamaño inmenso de la red– le hacía un blanco ideal de último recurso. Era un objetivo que casi siempre estaba disponible.

«Bombardero» Harris recibió una directiva muy similar a la de Spaatz, aunque Portal seguía siendo incapaz de controlarlo por sus sólidos vínculos con Churchill y su inmensa popularidad en el frente doméstico, de modo que el testarudo jefe del Mando de Bombarderos continuó haciendo lo que le parecía. En los tres últimos meses de 1944, sus fuerzas descargaron el 53 por ciento de sus bombas sobre las ciudades,[51] el 15 por ciento en objetivos de la red de transporte y tan solo un 14 por ciento sobre instalaciones petrolíferas. Debido a la enorme capacidad de carga de sus aparatos Lancaster, Harris hizo una contribución mayor a la ofensiva de transporte y a la del petróleo de lo que en general se le reconoce. Con todo, que no hiciera más es una mancha en su reputación.

El 11 de septiembre, después del ataque de saturación contra Darmstadt que provocó una tempestad de fuego en la que perecieron carbonizadas más de 10 000 personas, casi la décima parte de sus habitantes, Harris puso el punto de mira sobre el Ruhr y las regiones al oeste. Entre el otoño y el comienzo del invierno, desencadenó ataques sobre más de treinta urbes industriales; algunas eran las mismas que sus dotaciones habían carbonizado el año anterior. Buena parte de los restos eran propiedad industrial y la infraestructura de transporte, instalaciones de gas, redes eléctricas y de suministro de agua, pero una parte excesiva fueron sangre y huesos humanos. Si la mayor parte de las 60 000 toneladas de explosivos que los bombarderos pesados de Harris dejaron caer sobre las ciudades del Ruhr se hubiera empleado contra objetivos petrolíferos y ferroviarios, estas habrían servido mejor al esfuerzo bélico aliado y a su cuestionable legado.

El bombardeo de las fuerzas aéreas aliadas contra la red de transporte también se centró en el Ruhr, el mayor productor del país de carbón, hierro y acero. Un golpe demoledor asestado en ese punto, argumentó Tedder, causaría un efecto en cadena sobre toda la economía alemana. Estaba en lo cierto, aunque por la razón equivocada. Al atacar el transporte, los aliados hallaron, sin querer, la ofensiva de bombardeo que podía ganar la guerra: privar a las fábricas y plantas generadoras de Alemania de la única materia prima sin la cual no podían funcionar.

Casi todo el transporte de mercancías en Alemania se movía por tren o por canales y el bien más importante que circulaba por estas redes era el carbón, fuente del 90 por ciento de la energía del país. Del mismo modo que los aliados no supieron ver la íntima relación entre el petróleo sintético y las industrias de municiones germanas, tampoco comprendieron del todo el significado de la relación entre carbón y el Reichsbahn. En 1942, cuando la 8.ª Fuerza Aérea llegó a Inglaterra, su única guía de bombardeo era un plan preparado a toda prisa, basado en la economía estadounidense, no en la alemana. Sin embargo, la sociedad de Estados Unidos se basaba en el petróleo y los automóviles, mientras que Alemania tenía una profunda dependencia del carbón y los ferrocarriles. Ni siquiera Tedder, que procedía de una economía impulsada por el carbón, enfatizó la íntima relación entre carbón y trenes en sus apasionados argumentos a favor del bombardeo de la red de transporte. Aquí, Tedder fue víctima de sus propias fuentes de información. Ninguna agencia de inteligencia aliada supo ver cuál sería la campaña más efectiva de la guerra europea: la destrucción del nexo carbón-ferrocarril del Reich.

El petróleo era vital para la maquinaria bélica nazi, pero el carbón lo era aún más. Toda la economía germana se desmoronaría si se le privaba de este. El mal tiempo y la buena fortuna se unieron para propiciar un golpe devastador sobre el bien más esencial de Alemania.

La mayor parte de las reservas carboníferas de Alemania se encuentran en tres

regiones: el Ruhr, la Alta Silesia y, en mucho menor medida, el Sarre, al sudoeste del país, en la frontera franco-germana.[52] La cuenca del Ruhr era la fuente del 63 por ciento del carbón de coque de Alemania, ingrediente clave para fundir hierro, y el 80 por ciento de su carbón bituminoso, más valioso que el lignito, que contiene mucha menos energía. El carbón del Ruhr movía las industrias de la región, así como las del centro y sur de Alemania. El carbón de la Alta Silesia cubría las necesidades energéticas de la región metropolitana de Berlín. La campaña aliada de bombardeos contra el Ruhr no se centró en los pozos mineros o centros productivos, sino en las arterias de transporte que entraban y salían de estos, todas las cuales pasaban por los enormes nudos ferroviarios del Reichsbahn. Estos centros de distribución de carga ferroviaria eran, en palabras de Tedder, «el corazón del sistema ferroviario»,[53] que, sin embargo, estaban «apenas tocados».[54] A partir del momento en que los bombarderos aliados empezaron a destruirlos sistemáticamente, crearon una escasez de carbón en todo el país que creció en intensidad hasta paralizar la economía al completo a principios de 1945. «Es irónico –escribió el historiador Alan S. Milward– que, de todas las materias primas de Alemania, fuera aquella de la que disponía en mayor abundancia la responsable de su colapso final».[55]

Hacia noviembre, los incesantes asaltos de las fuerzas aéreas aliadas cortaron las conexiones fluviales del Ruhr con el resto de Alemania. Esto creó el caos económico, pues más de un tercio de las exportaciones carboníferas de la región se transportaba por ríos o canales. Desde ese momento, el Reichsbahn tuvo que soportar todo el peso de mantener la economía en funcionamiento. La red ferroviaria, que en circunstancias normales transportaba tres cuartas partes de las mercancías del país, se vio obligada a acarrearlo casi todo. Por explicarlo de forma simple, la nueva filosofía de bombardeo era la siguiente: en lugar de concentrarse en las industrias que producen los bienes, se atacaba a los transportistas que los movían, pues era mucho más fácil dejar fuera de servicio la red de trenes que toda una economía industrial. Una vez destruido el sistema ferroviario, la economía se resquebrajaría y derrumbaría. Al igual que con el petróleo, fue una batalla entre los bombarderos y los equipos de reparación. En noviembre, Speer disponía de casi 200 000 obreros, solo en el Ruhr, dedicados a reparar daños industriales.[56] De estos, unos 50 000 eran esclavos «prescindibles» procedentes de los Países Bajos, pero 30 000 provenían de la industria armamentística, lo cual suponía una sangría insoportable para la economía bélica.

A cambio de un esfuerzo gigantesco, parte del sistema permaneció abierto. Sin embargo, en el invierno de 1944 la batalla entre destrucción y reconstrucción –siempre un choque desigual– tuvo un resultado desastroso para Alemania.[57] Fue entonces cuando el desgaste incesante provocó daños fatales, pues dejar fuera de servicio a los nudos ferroviarios requería cinco o seis bombardeos. Al igual que en la campaña petrolífera, fue la frecuencia y peso de los ataques, no su precisión, lo

que se impuso. Los cronistas de la Fuerza Aérea estadounidense ensalzaron la precisión quirúrgica de las incursiones, se jactaron de haber liquidado a la industria enemiga con mil cortes limpios. En realidad, la economía germana fue destruida a mazazos mediante el romo instrumento del bombardeo de saturación.

Muchas veces, los trenes de suministros y tropas podían pasar entre los escombros por una sola vía, aunque con extrema dificultad. Y los asaltos de cazabombarderos contra los trenes en movimiento hicieron necesario limitar a la noche el transporte de efectivos al frente. Era el matrimonio casi perfecto, ideado por Tedder, entre las fuerzas estratégicas y tácticas. Los bombarderos pesados castigaban los nudos ferroviarios, grandes y fáciles de avistar, mientras cazas y bombarderos medios caían sobre trenes en marcha, viaductos y puentes. «La intercepción de nuestras comunicaciones –advirtió Speer en noviembre a Hitler– podría conducir a una crisis productiva que ponga en grave riesgo nuestra capacidad de proseguir la guerra».[58] El resultado de la «batalla del Ruhr […] determinará el destino de nuestro Reich».[59]

El bombardeo a ciegas

Desde septiembre de 1944 hasta el final de la contienda europea, las fuerzas estadounidenses descargaron dos veces más tonelaje sobre nudos ferroviarios que sobre ningún otro blanco, con predominio de ataques guiados por radar.[60] Las incursiones sobre centros de la red de trenes causaron problemas de moral. Al contrario que las plantas petrolíferas, los grandes nudos ferroviarios estaban situados en el corazón de las ciudades industriales, junto a las viviendas de los trabajadores. Estas urbes –aunque no sus estaciones de tren– eran fáciles de detectar entre las nubes con el radar H2X. Con la destrucción de grandes centros ferroviarios, la 8.ª Fuerza Aérea devastó distritos residenciales con una alta densidad de población y mató o mutiló a miles de civiles. ¿Cómo podía ser de otra manera, cuando, según los cálculos de la propia Fuerza Aérea, solo un 2 por ciento de las bombas descargadas en un ataque con radar habitual caía a menos de 300 metros del punto de referencia?[61]

La política de Curtis LeMay, efectiva en lo militar, de bombardear cuando lo hiciera el líder potenciaba aún más los errores humanos. Craig Harris, piloto de la 8.ª Fuerza Aérea, describe un típico raid contra un centro ferroviario urbano: «Mi escuadrón estaba a la cola de una incursión contra el centro de ferrocarril de una pequeña localidad industrial […] En la aproximación al blanco, había unos 400 bombarderos por delante de nosotros. Nuestra sombra, de haberla tenido, habría cubierto casi toda la ciudad. Las nubes eran tan espesas que no se veía nada en tierra. El avión guía portaba el equipo de radar. Cuando pasó sobre el objetivo largó sus bombas, junto con un marcador de humo; era la señal para que el resto de la formación descargara. Los aeroplanos en cabeza de la formación devastaron

el nudo ferroviario, pero el resto arrasó la ciudad».[62]

Incluso cuando el bombardeo era visual, en días despejados, los daños colaterales podían ser enormes. «Bombardeamos el nudo ferroviario de […] Mayen –escribió el sargento John J. Briol, del 457.º Grupo de Bombardeo–. Las vías de tren pasaban por el pleno centro de la ciudad […] "Bombas fuera" y Ozzie [el bombardero] pulsó el interruptor».[63] Minutos más tarde, las bombas tocaron tierra. Desde su torreta ventral, Briol tuvo una visión perfecta de la matanza. «Era una pequeña localidad de unos 2000 habitantes. Aplastamos la estación de tren y, con ella, toda la ciudad. Vi desaparecer la ciudad al completo y me di cuenta de nuevo de lo podrido que estaba todo este asunto».

«El espectro del […] exterminio de inocentes permaneció para siempre en mi mente según fui madurando»,[64] recordó Bernard Thomas Nolan, piloto de la 8.ª Fuerza Aérea. Aunque algunos aviadores mataban sin remordimiento, los estudios de los psiquiatras de la 8.ª Fuerza Aérea revelaron que la mayoría de tripulantes de bombarderos pesados no podía «tolerar bien la culpabilidad de matar»,[65] a pesar de que las víctimas eran «remotas, casi abstractas».[66] Casi todos proyectaban su odio personal contra los líderes germanos, no contra los pilotos contra los que combatían o contra la gente a la que bombardeaban. «Vivimos en el miedo, pero no estamos consumidos por el odio por otro humano, que, si lo dejaran elegir, evitaría tanto como nosotros verse envuelto en esta locura»,[67] recogió en su diario de guerra el operador de radio J. J. Lynch. Aun así, la reacción habitual tras una incursión desagradable era enterrar la experiencia.

La 8.ª Fuerza había ejecutado en el pasado bombardeo a ciegas, aunque nunca de una forma tan despiadada. Durante los tres últimos meses de 1944, alrededor del 80 por ciento de las misiones de la 8.ª y el 70 por ciento de las de la 15.ª se acometieron con una cobertura de nubes entre densa y moderada.[68] Se había abierto la veda contra cualquier localidad que tuviera una instalación ferroviaria de importancia y eso equivalía a casi toda ciudad y pueblo de algún valor económico en todo el oeste de Alemania. En diciembre, el arco de destrucción pasó a abarcar a todo el Reich.

Si no podían encontrar el blanco principal, a las dotaciones se les autorizó, a partir de noviembre, a bombardear «blancos de último recurso»,[69] esto es, localidades o centros industriales «lo bastante grandes para producir un eco identificable en la pantalla del H2X».[70] Fue el general George Marshall, en su urgencia por poner fin a la guerra, quien impuso esta política a Doolittle. Se daba por supuesto que estas urbes debían contener algún tipo de «objetivo militar»,[71] aunque fuera solo un puente ferroviario o un depósito de almacenamiento de petróleo.

La nueva directiva de bombardeo, con fecha de 29 de octubre de 1944, suponía una clara ruptura con respecto a la política vigente de la 8.ª Fuerza Aérea de evitar el bombardeo indiscriminado. Hasta ese momento, la 8.ª rara vez había

apuntado sus bombas contra civiles y nunca había empleado las tácticas incendiarias de «Bombardero» Harris. No obstante, la presión por rematar al enemigo originó una nueva situación en la que el pueblo alemán podía sufrir la devastación de zonas residenciales a plena luz del día, un tipo de ataque que antes solo experimentaba de noche.

La 8.ª contaba con una unidad denominada Exploradores Aéreos: antiguos pilotos de bombardero que volaban en cazas Mustang por delante de las flotas de ataque para alertarles por radio de situaciones meteorológicas que era mejor evitar.[72] No obstante, el tiempo sobre Alemania de ese invierno, al igual que el del invierno anterior, dejó de importar a la hora de mandar un contingente de bombardeo. Los bombarderos despegaban a no ser que las condiciones sobre sus bases fueran del todo imposibles.

En el invierno de 1944, las diferencias entre las tácticas de bombardeo de la 8.ª Fuerza Aérea y las del Mando de Bombarderos de Gran Bretaña se acortaron. Con todo, seguían siendo significativas. La 8.ª acabó con un sinnúmero de civiles desde el momento en que se inició el bombardeo intensivo de blancos urbanos vitales que no podían golpear con precisión. «Bombardero» Harris siguió carbonizando ciudades incluso después de que su fuerza nocturna desarrollara, en 1944, una tecnología de guía que le permitía alcanzar con precisión considerables blancos en el interior y en las inmediaciones de zonas urbanas.[73] Una fuerza aérea atacaba de forma deliberada a los civiles; la otra, con apenas excepciones, no lo hacía. La intención declarada de un atacante puede ser insignificante para los habitantes de un barrio devastado por una ristra de bombas que apuntaba a otro lugar. Sin embargo, para la población de una ciudad entregada a sangre fría al exterminio es un asunto de capital importancia.

Al igual que los civiles germanos, el bombardeo a ciegas expuso a los aviadores estadounidenses a peligros mayores. «Si caemos ahora en manos alemanas, nos matarán»,[74] escribió John Briol en su diario. Así y todo, la mayoría de tripulantes en misión de bombardeo a ciegas temía más al tiempo que a los alemanes. Perdidos entre una espesa capa de nubes, el navegante guía del 95.º Grupo de Bombardeo de Lewis Welles les hizo dar la pasada de bombardeo en dirección contraria. El artillero de cola de Welles, Rulon Paramore, describió el incidente en su diario de guerra: «Lew levantó el morro de la aeronave hasta que estuvo a punto de entrar en pérdida para evitar chocar con otro aeroplano […] Perdimos a nuestro ala en el trance. El avión que esquivamos topó contra él. Los dos estallaron».[75]

Ese invierno, el teniente Kenneth «Deacon» Jones, un piloto de 20 años de edad de Janesville, Wisconsin, tomó un tren con destino a Cambridge para el funeral de un amigo de su grupo, el 389.º de Bombardeo, muerto en un aterrizaje forzoso en Inglaterra. Fue un funeral de fosa común, «tantos nombres sin nadie que los llore».[76] Envuelto en su capote, Jones empezó a temblar de

emoción cuando sonó el toque de oración. Tras la ceremonia, Jones y otro aviador entraron en un *pub* local y pidieron un vaso para su amigo difunto. «Nos fuimos al cabo de un rato y sobre la barra quedó un trago entero».

Algunos de los que buscaban alivio de la guerra en las localidades de Anglia Oriental volvían a la base más deprimidos que a su llegada. Ben Smith, nacido en Georgia, pasó tres días de visita en Cambridge. Se enamoró de los viejos edificios con vigas de madera, de las antiguas posadas y de los prados y jardines que se extendían desde los recintos universitarios hasta la mansa corriente del río Cam, que daba nombre a la ciudad. A 30 kilómetros de distancia de «la muerte y el terror»,[77] Smith halló «paz y refugio». No quería abandonar aquel lugar. El viaje en autobús de vuelta a Molesworth le resultó más largo y deprimente que ninguna de las misiones que había volado.

Música de hangar

Mientras Ben Smith estaba en Molesworth, su grupo, los «Ángeles del Infierno», celebró su duocentésima misión con tres días de fiesta salvaje. Camiones militares descargaban cantidades ingentes de *whisky* y cerveza y, a continuación, iban a recoger a chicas de los pueblos de la zona. «Y así empezó […] beber sin parar durante días. La lista de bajas no paró de aumentar. Las tiendas estaban abarrotadas. Los bares estaban repletos de humanidad borracha y alborotada».[78] Algunas mujeres subían a la barra y hacían un estriptis para los muchachos y la policía militar no podía impedir a las parejas ebrias escabullirse hacia los cobertizos Nissen para pasárselo bien juntos. «Cuando por fin se terminó –rememoró Smith–, lo que los alemanes no habían podido lograr, ¡lo había hecho el alcohol! El 303.er de Bombardeo estaba completamente fuera de combate».[79]

Para la fiesta de su misión número 200, el «Sangriento 100.º» fletó un tren a Londres para recoger a centenares de mujeres, la mayoría de dudosa reputación. Después de una prueba de enfermedades venéreas, las alojaron en un barracón especial vigilado por la policía militar, aunque «la mayoría no durmió allí»,[80] recordó el piloto Keith Lamb. También hubo sana diversión. Invitaron a familias de las aldeas vecinas y se montó una feria ambulante, con atracciones, tiendas y una pitonisa. Mientras los niños de los pueblos devoraban auténticos perritos calientes y daban vueltas en el bellísimo carrusel traído para la ocasión, las Fortalezas seguían despegando rumbo al Reich. Por la tarde, los muchachos volvieron sin haber sufrido ni una baja y se sumaron a los alegres festejos; bebieron cerveza amarga y comieron gruesos filetes cocinados cerca de los aeródromos en fogatas al aire libre.

Con la puesta del sol, la celebración se trasladó al gran hangar. Los aviadores y sus citas bailaron el *jitterbug* a los sones de la banda del 100.º, la Century Bombers Orchestra. «Una vez aprendías el *jitterbug*, no querías bailar nada más –

relató una mujer de la zona–. Los chicos americanos te daban la vuelta y te lanzaban sobre sus hombros y entre las piernas. Todo el mundo se dejaba llevar por la música. Era increíblemente maravilloso».[81]

Una semana después de la fiesta, el comandante supo que varias mujeres londinenses seguían en la base, en calidad de invitadas de un grupo de aviadores que habían tenido la gentileza de compartir con ellas sus lechos. La policía militar fue enviada a expulsarlas, aunque se negaron a irse. Enviaron de nuevo a los guardias y las mujeres desaparecieron de los cobertizos Nissen. «Nunca había visto a hombres con un aspecto tan triste»,[82] dijo «Rosie» Rosenthal al recordar las expresiones en el rostro de los decepcionados aviadores. Dos días más tarde, encontraron a esas mismas muchachas en los catres de los policías militares.

En la fiesta de la duocentésima misión del 95.º Grupo de Bombardeo de Lewis Welles, los invitados de honor fueron Bing Crosby, Dinah Shore y el capitán Glenn Miller y su Banda de la Fuerza Aérea.[83] En una carta a casa, Welles describió el concierto de Miller: «Durante una hora, los muros [del hangar] latieron y vibraron […] cuando parecía que el techo iba a salir volando, [la banda] se subió a los camiones y levantó el vuelo».[84]

Miller llegó a Inglaterra con su orquesta de cuarenta músicos poco antes del Día D. Causaron sensación en un país donde casi todas las bandas de baile británicas copiaban la música suave del *swing*. Durante el año anterior, la banda, con su apuesto cantante, el sargento Johnny Desmond, «el pequeño Sinatra», había recaudado millones para el esfuerzo bélico con su programa de radio de los sábados, *I Sustain the Wings* [Sostengo las alas], y en conciertos en mítines de bonos de guerra a lo largo y ancho de Estados Unidos. Sin embargo, Miller quería ir a Europa, al corazón de la contienda, a animar a los aviadores con los temas que escuchaban en la radio alemana mientras volaban de regreso del Reich: *In the Mood*, *A String of Pearls*, *Tuxedo Junction*, *Chattanooga Choo-Choo*, *Pennsylvania 6-5000* y la sentimental balada *Moonlight Serenade*.

A los 38 años, con mujer y dos niños pequeños, Miller, un trombonista delgado con aire erudito, estaba tres años por encima de la edad máxima para el reclutamiento. Sin embargo, como les explicó a sus decepcionados fans estadounidenses: «[…] creo sinceramente que tengo una deuda de gratitud con mi país».[85] Miller disolvió la banda que había formado apenas cuatro años antes y recibió un despacho de oficial en las Fuerzas Aéreas del Ejército. Con el respaldo del general «Hap» Arnold, fue autorizado a crear una nueva banda, que completó con una combinación extraña de músicos de *jazz* y de instrumentos de cuerda de formación clásica, todos ellos voluntarios de la Fuerza Aérea. Algunos de los interprétes de más edad de la banda no tenían intención de ir a ultramar, pero Miller presionó mucho para obtener un traslado. Por fin, el general Eisenhower solicitó que la orquesta fuera enviada a Inglaterra para retransmitir espectáculos en el nuevo servicio radiofónico de la Fuerza Expedicionaria Aliada. Aunque

algunos de los músicos fueron declarados no aptos para el servicio fuera de Estados Unidos, Miller hizo que se ignoraran tales requerimientos. «Vais a ir todos, diga lo que diga vuestra hoja de servicios»,[86] les comunicó. Miller voló a Londres para adelantar la organización y el resto de la orquesta le siguió por mar.

La banda de Miller llegó a la ciudad en el momento álgido del terror de las bombas zumbadoras. A su llegada, los músicos vieron que Miller pasaba la mayor parte de su tiempo en un refugio antiaéreo situado debajo del edificio de la BBC del número 25 de Sloane Court, donde tenía previsto hacer sus programas. Después de que una bomba sin piloto aterrizara a tres manzanas de distancia, Miller recibió permiso para trasladar la banda a Bedford, unos 80 kilómetros al norte de Londres. Allí, se alojaron durante los seis meses siguientes cerca de las bases estadounidenses que visitaría durante su ajetreada gira veraniega. El día después de que la banda se marchara de Londres, un cohete V-1 impactó directamente en la calle al otro lado del número 25 de Sloane Court; destrozó edificios y asesinó a más de setenta personas.

La orquesta de Miller tocaba la mayoría de sus conciertos en gigantescos hangares de acero y volaba de base en base en viejos bombarderos en los que habían pintado de color blanco brillante: *Condemned for Combat* [Condenados al Combate]. Los aviadores, ansiosos por escuchar sus temas, abarrotaban el recinto, se subían a las alas de los aviones y en las vigas y se movían al ritmo de Estados Unidos. Un piloto recordó el concierto de Miller en Attlebridge: «El sonido de ese hangar fue algo increíble […] quiero decir que la gente se volvió loca».[87]

A finales de noviembre, Miller le dijo a su orquesta que irían a liberar París en un concierto navideño, para llevar a los combatientes estadounidenses en el continente «un trocito de su hogar».[88] Miller se adelantó en avión para organizarlo. El 15 de diciembre, Miller y su amigo, el coronel Norman F. Baessell, se disponían a despegar de un campo de la RAF cercano a Bedford. Miller estaba visiblemente nervioso. El tiempo era horrible, lluvia helada y densa niebla, y volaban en un monomotor ligero sin botes salvavidas ni paracaídas, un Norseman D-64 pilotado por el teniente de la RAF Johnny «Nipper» Morgan. Antes de embarcar, Morgan les aseguró que la meteorología estaba mejorando, lo cual era un pobre consuelo para Miller, que tenía miedo a volar. El Norseman despegó hacia las sombras y desapareció para siempre.

Durante cuarenta años, la muerte de Glenn Miller fue un misterio sin resolver. En 1984, dos miembros de una dotación de bombardeo de la RAF –el navegante y el piloto– ofrecieron una explicación. En la tarde del 15 de diciembre, su Lancaster cuatrimotor regresaba de una misión diurna abortada contra un nudo ferroviario de Alemania. El bombardero-apuntador descargó las bombas sobre el canal de la Mancha. El navegante, Fred Shaw, afirmó que él mismo y un artillero –fallecido en 1983– vieron caer del cielo un aparato Norseman, al parecer víctima de la onda expansiva de las bombas, una de ellas

una *galleta* de 1800 kilogramos que explotó cerca de la superficie del mar. «El artillero de cola, que estaba siempre mirando en todas direcciones, lo vio volcar y caer al mar»,[89] le explicó el piloto, Victor Gregory, a un reportero del *New York Times*. A la pregunta de por qué no reveló antes esta información, respondió que olvidó el incidente hasta que Shaw contactó con él y que no lo relacionó con la desaparición de Miller, que no fue anunciada hasta nueve días después de que partiera de Inglaterra. Fred Shaw manifestó que lo primero que despertó su curiosidad fue una película de Hollywood de 1954** acerca de la vida de Glenn Miller, protagonizada por Jimmy Stewart. Shaw revisó su diario de a bordo y comprendió que el Norseman abatido podría ser el avión de Miller. Durante años, reporteros, historiadores y entusiastas de Glenn Miller rebatieron su historia, hasta que, por fin, el historiador de la aviación Roy Nesbit la corroboró de acuerdo con un estudio exhaustivo de mapas meteorológicos y documentos desclasificados.

La batalla de las Ardenas

La tarde que Glenn Miller tenía que encontrarse con sus amigos en París, el *Generalfeldmarschall* Gerd von Rundstedt dictó la orden del día a los contingentes que había acumulado en secreto en las montañas Eifel, frente al bosque de las Ardenas. «Soldados del Frente Occidental, la gran hora ha llegado. Nos lo jugamos todo».[90] A las 05.30 h de la mañana siguiente, un atronador bombardeo de artillería anunció el inicio de un asalto que conmovería al mundo. Era el intento final de Hitler de revertir el curso de la guerra, una colosal apuesta a todo o nada emprendida en contra de los consejos de sus altos mandos militares, entre ellos el propio Von Rudstedt.

El plan del Führer consistía en reclutar un nuevo ejército de *Volksgrenadier*, los granaderos del pueblo, formados por efectivos transferidos de la aviación y la marina, infantes retirados, reclutas de los países bajo ocupación nazi y muchachos alemanes, algunos de apenas 15 años de edad. Junto con unidades veteranas, incluidas algunas de las *Waffen-SS*, lanzarían un contraataque relámpago en un frente de 130 kilómetros que se extendía desde el sur de Bélgica al centro de Luxemburgo. El ataque estaría encabezado por centenares de carros de combate producidos el verano anterior por el programa de armamento acelerado de Albert Speer y contarían con el apoyo de las nuevas unidades de la Luftwaffe que Galland había reunido para el Gran Golpe. Una vez superado el terreno escarpado de las Ardenas, dos ejércitos, con un tercero protegiendo su flanco meridional, virarían al norte, al otro lado del Mosa, y capturarían el puerto de Amberes, a unos 200 kilómetros de distancia. Esto cortaría el suministro aliado y separaría a los efectivos británico-canadienses de los contingentes estadounidenses situados al sur. En ese momento, los aliados occidentales aceptarían una paz por

separado, lo cual permitiría a Hitler lanzar todo lo que tenía contra la ofensiva bolchevique.

Para que su plan tuviera éxito, Hitler necesitaba al menos tres cosas: el elemento sorpresa, mal tiempo y más gasolina, que esperaba capturar durante los combates. «La niebla, la noche y la nieve»,[91] predijo, dejaría en tierra al arma aérea aliada y le darían la victoria. En las primeras horas de la ofensiva de Von Rundstedt, casi un cuarto de millón de soldados y 900 carros germanos barrieron las líneas estadounidenses, apenas defendidas, un «frente fantasma» ocupado por unidades bisoñas y por veteranos exhaustos de los brutales combates de noviembre en el bosque de Hürtgen. Combatiendo bajo fuertes nevadas y una densa niebla, y tomados por sorpresa en espesos bosques desprovistos de senderos, las defensas se vinieron abajo y los alemanes lograron un enorme avance inicial, en el que crearon el gran saliente en las líneas estadounidenses que le dieron el nombre a la batalla.*** Durante todo este tiempo, una densa capa de nubes que se extendía hasta Inglaterra dejó en el suelo a las fuerzas aéreas aliadas, lo que dio así a los atacantes la ventaja por la que Hitler apostó.

¿Cómo logró Hitler esta sorpresa? ¿Cómo pudo acumular un enorme contingente delante de las líneas estadounidenses en un momento en el que los aliados disponían de superioridad aérea sobre toda la región? En realidad, el Ejército tenía información, pero no la creyó. El reconocimiento aéreo y terrestre detectó una concentración germana al oeste del Rin, pero los comandantes estadounidenses estaban convencidos de que solo se trataba de refuerzos para las posiciones defensivas de la Línea Sigfrido contra la inminente ofensiva anglo-estadounidense al norte y al sur de las Ardenas, punto de concentración de la mayoría de efectivos aliados. Como escribió el historiador y veterano de la batalla Charles MacDonald: los jefes estadounidenses «se miraron al espejo y solo vieron el reflejo de sus propias intenciones».[92]

Durante una preocupante sucesión de días, el mal tiempo se mantuvo y el ímpetu del asalto sorpresa llevó a los ejércitos acorazados hitlerianos, punta de lanza del avance, al interior de las Ardenas. Los vencidos de los primeros días fueron los héroes que revirtieron el curso de batalla. Soldados de pequeñas compañías de fusileros, grupos de ingenieros y destacamentos anticarro lucharon bajo temperaturas a bajo cero, ralentizaron la penetración alemana y ganaron tiempo para que Eisenhower destinara refuerzos masivos. Había un segundo motivo por el cual era vital frenar el progreso inicial de los germanos. Los alemanes, sin que lo supieran los aliados, apenas disponían de combustible para atacar cinco o seis días. Antes de agotar la gasolina, las columnas blindadas, encabezadas por el *Kampfgruppe* del *Oberst* Joachim Peiper de la *1.SS-Panzer-Division*, contaban con capturar depósitos de combustible tras las líneas aliadas. La desafiante resistencia de los soldados estadounidenses derrotó el plan: pequeñas unidades atacaron a los carros Tigre con bazucas y fusiles lanzagranadas

y acribillaron a la infantería con armas ligeras, granadas y morteros. «Nuestras órdenes eran aguantar o morir –recordó un soldado–. Y, por el motivo que fuera, aguantamos».[93] Estos hombres, junto con unidades aerotransportadas enviadas al frente a toda prisa en camiones, resistieron de forma precaria en nudos de comunicaciones con Sankt Vith y Bastoña; hacia el final de la primera semana de la ofensiva enemiga, el 3.er Ejército de Patton avanzaba a toda velocidad hacia Bastoña, en uno de los rescates más impresionantes de la guerra. Mientras tanto, Eisenhower trasladó un cuarto de millón de hombres al fragor del combate. Ningún ejército había sido nunca reforzado con tantos efectivos y a tal velocidad.

Dos días antes de Navidad, los cielos se despejaron y los cazas y bombarderos medios aliados despedazaron a las columnas *Panzer* ralentizadas por la falta de combustible. «Mirábamos al cielo y decíamos, "menos mal que vuelven a volar"»,[94] recordó el sargento Roger Rutland. Ese día, la 8.ª hizo despegar a todos los bombarderos pesados disponibles, un contingente aéreo de casi 20 000 efectivos. Saturó de bombas los aeródromos y nudos ferroviarios al este del Rin y lanzó más tonelaje que en ningún otro día de la guerra.

Al día siguiente, la 8.ª Fuerza Aérea perdió a uno de sus fundadores, uno de los «seis originales» que Ira Eaker había llevado a Inglaterra a organizar las operaciones de bombardeo estadounidenses. Tras pasar un año en el cuartel general de Eaker, el general de brigada Frederick Castle se ofreció voluntario para asumir el mando del recién llegado 94.º Grupo de Bombardeo. Una vez impuso orden en esta indisciplinada unidad, en abril de 1944 recibió el mando de la 4.ª Ala de Combate, la más grande de toda la 8.ª Fuerza Aérea. El 24 de diciembre de 1944, comandó la mayor formación de la historia de la aviación contra centros de comunicaciones y aeródromos de campaña de la Luftwaffe. Mientras volaba sobre Bélgica, el avión de Castle se vio obligado a dejar la cabeza de la formación a causa de problemas de motor. Con tropas amigas en tierra, se negó a lanzar las bombas para ganar velocidad, con lo que su lento bombardero fue presa fácil de siete Messerschmitt que seguían la columna de bombarderos, una formación que abarcaba más de 480 kilómetros, desde Bélgica hasta el canal de la Mancha. La distinción militar de la Medalla de Honor del general Castle describe lo que sucedió a continuación: «Los ataques reiterados incendiaron dos motores […] Consciente de la situación desesperada, dio orden de abandonar la aeronave. Sin tener en consideración su seguridad personal, tomó con valor los controles para permitir escapar al resto de la dotación. Un nuevo ataque hizo estallar depósitos de gasolina […] y el bombardero se precipitó a tierra».[95] Castle lo guio a campo abierto. La explosión dispersó fragmentos de metal y restos humanos en más de 200 metros a la redonda.

Las unidades estratégicas y tácticas, atacando de forma incesante toda esa jornada y el día de Navidad, destruyeron puentes y vías férreas y cubrieron las carreteras de cráteres. Se creó una «crisis de suministros»[96] que contribuyó a

sentenciar la ofensiva germana. La Luftwaffe despegó para defender las vitales líneas de comunicación de la Wehrmacht, pero perdió casi 250 cazas en cinco días. Faltos de combustible y munición, hostigados por los ingenieros estadounidenses que volaban puentes y por los aviones de ataque que abarrotaban los cielos, la unidad SS del *Oberst* Peiper abandonó sus carros y volvió andando a Alemania. El día de Navidad, la *2.Panzer-Division* del *Generalmajor* Meinrad von Lauchert, tras superar Sankt Vith, se quedó sin combustible a apenas 5 kilómetros del Mosa, donde fue vapuleada por una columna comandada por el general Lawton Collins, el héroe de la ruptura de Saint-Lô. Al día siguiente, las vanguardias del contingente de Patton rompieron el asedio de Bastoña. Con estas dos derrotas, se evaporó toda posibilidad de que los alemanes alcanzaran Amberes. Pese a ello, Hitler siguió ordenando a sus ejércitos continuar atacando, pues se negaba a creer que los objetivos estuvieran fuera de su alcance.

Los bombardeos medios y pesados siguieron aplastando cruces, puentes y nudos ferroviarios tras las líneas enemigas, lo que impedía a las unidades germanas llegar al frente de combate. Ni siquiera los soldados en bicicleta podían atravesar algunas localidades ferroviarias devastadas por las bombas aliadas. La ofensiva alemana «habría tenido éxito»,[97] relató Von Rundstedt a los interrogadores aliados después de la guerra, «si se hubiera podido desplazar suministros y reservas con la misma rapidez con la que el general Patton pudo avanzar desde el sur». Esto es cuestionable, aunque lo cierto es que la destrucción del transporte ferroviario al oeste del Rin contribuyó a sellar el destino del Ejército germano en las Ardenas antes del inicio del nuevo año.[98]

El día de Año Nuevo, la Luftwaffe, por orden directa de Hitler, lanzó una audaz ofensiva para revertir el curso de la batalla.[99] Antes de la salida del sol, más de 800 pilotos alemanes de caza hicieron los preparativos finales para un golpe a primera hora de la mañana sobre los aeródromos de los cazas aliados en los Países Bajos, Bélgica y el norte de Francia. El objetivo era sorprenderlos cuando todavía estuvieran en el suelo y paralizar así «de un solo golpe»[100] buena parte de la fuerza aérea del adversario. Algunas escuadrillas germanas despegaron apenas una hora después de celebrar la llegada del nuevo año. «Bailamos, reímos y bebimos hasta que, de repente –a un gesto del *Kommandeur*– la orquesta dejó de tocar»,[101] recordó el *Leutnant* Gunther Bloemetz. «“Meine Herren” [señores míos], retumbó la voz del *Kommandeur* en la sala en silencio, “comprueben sus relojes. ¡Despegue en cincuenta minutos!”».[102]

Con el sol invernal despuntando en el horizonte, los pilotos estaban en sus aeroplanos, dos de ellos vestidos con el uniforme de gala: pantalón blanco, zapatos de cuero charolado y guantes blancos. Si los capturaban, querían que el enemigo supiera «que estaban tratando con gente superior». Momentos después, «sesenta aeronaves tronaron sobre el horizonte y convirtieron en nubes arremolinadas la nieve virgen del día de Año Nuevo».[103] Las unidades de ataque

se aproximaron a sus objetivos volando a la altura de los árboles y sorprendieron con los pantalones bajados a los mandos tácticos de británicos y estadounidenses. Destruyeron o dañaron más de 450 aviones, en su mayoría en el suelo. Sin embargo, en la Operación Bodenplatte [placa base] la caza de la Luftwaffe perdió más de 400 cazas de motor de pistón y 237 pilotos, incluidos 59 jefes.[104] Fue la mayor catástrofe jamás sufrida por la aviación germana. «En esta acción forzada sacrificamos nuestras últimas fuerzas»,[105] manifestó Galland, que había preparado a la mayoría de esos pilotos para el Gran Golpe.

Durante el año precedente, la Luftwaffe perdió más de 13 000 aviones, bien destruidos o con daños irreparables, en las operaciones de combate en todos los frentes.[106] Después de Bodenplatte, los cazas monomotores solo pudieron organizar golpes ocasionales de hostigamiento contra los bombarderos aliados. Ese mes de diciembre, la aviación germana recibió más de 2900 nuevos aparatos de combate, pero, ante la falta de fuel y pilotos, la mayoría de estos flamantes aviones pasó el resto de la guerra aparcada en depósitos con cuñas en las ruedas.[107]

HACIA LA PRIMERA SEMANA DE ENERO, LOS ALIADOS AVANZABAN EN LAS Ardenas y expulsaban poco a poco a los alemanes del saliente de 110 kilómetros de profundidad, en una operación que se prolongó durante un mes. En enero de 1945, el Ejército estadounidense sufrió una cifra superior de bajas en combate –más de 39 000– que en ningún otro mes de lucha en el noroeste de Europa. En las semanas finales de la batalla, las fuerzas aéreas aliadas fueron el mejor amigo de los militares estadounidenses. Nubes de Thyphoon británicos y de Thunderbolt volaban a la altura de los árboles y seguían las huellas de los carros germanos sobre la nieve. Todo ese tiempo, la 8.ª Fuerza Aérea siguió arrasando los nudos ferroviarios a ambos lados del Rin, lo que provocaba demoras de transporte y una severa falta de armas y municiones.[108] La Wehrmacht siguió recibiendo lo más esencial, aunque con inmensas dificultades, pues dos redes completas de transporte, la de la zona de Colonia y la de Fráncfort, habían sido reducidas a «desiertos» ferroviarios.[109] En su retirada de los bosques gélidos de Bélgica, los ejércitos de Von Rundstedt sufrieron mortales retrasos a causa de la falta de gasolina provocada por la ofensiva de Spaatz contra el petróleo. A finales de enero, el brillante repliegue del enemigo degeneró en desbandada, en una huida hacia la Línea Sigfrido, donde la batalla había comenzado seis semanas antes. La batalla de las Ardenas fue, casi en exclusiva, un combate estadounidense, el mayor y más costoso en vidas jamás librado por el Ejército de Estados Unidos. Participó más de un millón de soldados alemanes y aliados, de ellos 600 000 estadounidenses. Murieron 19 000 estadounidenses, 47 000 resultaron heridos y 15 000 cayeron prisioneros. Los alemanes sufrieron más de 100 000 bajas. Aunque fue de forma predominante una batalla de infantería, el

poder aéreo fue indispensable.

ENERO FUE EL CLÍMAX DE LA CAMPAÑA AÉREA ALIADA CONTRA LA ECONOMÍA bélica de Hitler. El Reichsbahn padeció un nivel de daños más allá de cualquier idea de recuperación; con esto, la escasez de carbón se convirtió en una catástrofe energética irreversible. El Ruhr –el corazón latente de la economía germana y la principal fuente de carbón y de mineral de hierro– estaba aislado casi por completo del resto del país. Privadas de las materias primas esenciales para generar municiones, gas y energía, las factorías cerraron o se vieron obligadas a reducir la producción de forma drástica.[110] Con la red ferroviaria germana bajo un constante asalto, las piezas, incluidas los rodamientos de bolas, no podían llegar a los puntos finales de producción. La propia industria de rodamientos de bolas, incapaz de enviar los productos que seguía manufacturando con eficiencia, se desmoronó por completo.

Los golpes aliados contra la industria petrolífera reforzaron el caos provocado por la crisis del carbón. La espesa nubosidad de finales del otoño permitió a la industria del petróleo recuperar una pequeña parte de su capacidad productiva. Así y todo, ese otoño e invierno los bombarderos aliados alcanzaron sus blancos con la regularidad suficiente como para desbaratar cualquier esperanza que pudiera albergar Speer de rescatar del hundimiento a la industria.[111] Hacia finales de enero, ni la Luftwaffe ni las unidades motorizadas de la Wehrmacht estaban en condiciones de oponer una resistencia efectiva en el oeste. La situación general de la economía era irreversible. El telón final descendió sobre la economía bélica germana.

A partir de enero de 1945, los contingentes alemanes, en el Frente Oriental y Occidental, experimentaron severas carencias de fuel y armamento, resultado directo de la guerra de bombarderos. «Cuando [tuvieron lugar] las rupturas aliadas al oeste del Rin, en febrero, más allá del Rin en marzo y por toda Alemania en abril, en un sinnúmero de situaciones locales la falta de gasolina fue el factor directo que condujo a la destrucción o rendición de enormes cantidades de carros, cañones, camiones y miles y miles de efectivos del enemigo»,[112] afirmó el general Omar Bradley. Y, según admitió el propio Iósif Stalin, las victorias soviéticas en Silesia de febrero y marzo de 1945, y la ofensiva final del Ejército Rojo contra Berlín, se vieron facilitadas por la crisis de combustible del enemigo, los enormes daños infligidos al sistema ferroviario y el traslado de cazas alemanes desde el Frente Oriental para defender las industrias del Reich.[113]

Interrogado después de la guerra, el alto mando germano mostró una división bastante similar en relación con la pregunta de qué ataques aéreos causaron más daños al Reich: los del transporte o los del petróleo. El *Generalfeldmarschall* Keitel consideró que los asaltos contra el transporte fueron más dañinos debido a su importancia directa sobre las operaciones militares y la producción bélica; Göring

dijo que fueron las incursiones al petróleo, pues «sin fuel, nadie puede librar una guerra».[114] Sin embargo, los jefes de operaciones del Frente Occidental –los hombres encargados de la dirección activa de las operaciones– comprendieron que fueron los golpes *simultáneos* contra el petróleo y contra el transporte lo que impidió la conducción de operaciones terrestres efectivas. «Tres factores nos derrotaron en el oeste –manifestó Von Rundstedt–. Primero, la inaudita superioridad de su fuerza aérea, que hizo imposible todo movimiento diurno; segundo, la falta de combustible motor (petróleo y gasolina), que dejó inmóviles a los *Panzer* e incluso a los restos de la Luftwaffe; tercero, la destrucción sistemática de todas las comunicaciones ferroviarias, que imposibilitó mover ni un solo tren al otro lado del Rin. Esto no hizo posible los traslados de tropas y nos despojó de toda movilidad».[115]

El general Georg Thomas, antiguo jefe de unos de los principales comités de producción de Alemania, lo expresó de forma sucinta: «La victoria es producción y ustedes destruyeron la producción alemana. La victoria es movimiento […] y ustedes nos paralizaron».[116] Las ofensivas contra el transporte y el petróleo, ejecutadas de forma simultánea e implacable en el otoño e invierno de 1944-1945, aceleraron el fin de una contienda que podría haberse prolongado hasta finales de 1945.

La crisis de enero

En enero de 1945, los jefes de aviación que habían destruido la economía alemana no eran conscientes de lo que habían logrado.[117] La persistente nubosidad impedía a los aviones de reconocimiento fotográfico obtener una imagen completa de la devastación causada por los bombardeos aliados. No fue hasta febrero, después de que la meteorología mejorara y de que *sir* Norman Bottomley, jefe adjunto del Estado Mayor de la RAF, ordenara una revisión exhaustiva de los mensajes mercantiles germanos interceptados por ULTRA cuando obtuvieron al fin una imagen completa del grado de daños infligidos al sistema de transporte alemán. Los investigadores de Bottomley descubrieron millares de informes del enemigo en los que describían el estado lamentable de la economía nacional.[118] En su preferencia por bombardear objetivos petrolíferos, el Comité de Objetivos Estratégicos Combinados no los analizó en detalle u optó por ignorarlos de forma deliberada.

A falta de esta valiosa información, a principios de enero, los jefes de aviación anglo-estadounidenses estaban desanimados. El secretario de Guerra adjunto Robert Lovett describió el pesimismo que reinaba entre ellos: «La calidad combativa de los efectivos terrestres germanos sigue siendo muy elevada […] Sus posibilidades ofensivas siguen siendo grandes […] el poder de recuperación de la industria germana ha superado nuestras expectativas […] [y] la moral de la

población civil sigue sin dar muestras de ruptura».[119]

«Hap» Arnold, en una significativa carta remitida a Carl Spaatz, admitió por primera vez en la guerra que «tal vez no podamos obligar a Alemania a capitular por medio de ataques aéreos».[120] El 11 de enero, en la conferencia de jefes de aviación aliados, el general Frederick Anderson reportó que «desde el punto de vista estratégico, el panorama es desolador»,[121] un veredicto que Jimmy Doolittle respaldó «al cien por cien».[122] Anderson acababa de ver el inquietante informe redactado por el general de brigada George C. M. McDonald, jefe de inteligencia de la 8.ª Fuerza Aérea. Este advertía de que «una proporción mareante de la producción aeronáutica germana»[123] se estaba dedicando al «programa de reactores» y que, si la guerra continuaba más allá de junio, los cazas de propulsión a chorro, en un número cercano a los 700, podrían desbaratar por completo «el actual equilibrio de poder aéreo en Europa».[124]

Las intercepciones de ULTRA también revelaron que Alemania había iniciado un programa de producción de submarinos rápidos y silenciosos con motores eléctricos complementarios que les permitían permanecer sumergidos hasta setenta y dos horas.[125] En enero, casi un centenar de estas nuevas naves estaba en construcción y tres docenas se entrenaban en el mar Báltico. Los nuevos sumergibles, afirmó A. V. Alexander, primer lord del Almirantazgo, eran capaces de causar «pérdidas equiparables a los niveles que padecimos en la primavera de 1943».[126]

«Nuestra apreciación de la coyuntura no nos lleva a concluir que la fuerza de Alemania se vaya a derrumbar en un futuro próximo –escribió Spaatz a Arnold a principios de enero–. Si nuestros ejércitos terrestres no logran una victoria significativa sobre los ejércitos terrestres germanos al oeste del Rin en un tiempo razonable, será necesario reorganizarnos y prepararnos para una larga guerra de desgaste».[127] El Estado Mayor Combinado estaba de acuerdo. La guerra europea que confiaban en ganar antes de la Navidad de 1944 parecía que ahora se prolongaría hasta bien entrado 1945 y la derrota de Japón llegaría dieciocho meses después de la de Alemania.[128]

A la conclusión de la conferencia del 2 de febrero entre los jefes aéreos aliados, el general Frederick Anderson hizo un emotivo llamamiento a «volver a planificar la ofensiva aérea estratégica según el supuesto de una duración más prolongada de la contienda».[129] Era necesario proseguir con vigor renovado las ofensivas contra el petróleo y el transporte, así como lanzar poderosos ataques contra las plantas de producción de reactores y los astilleros de ensamblaje de submarinos en Hamburgo y Bremen.

También serían necesarias medidas draconianas contra los centros de población de Alemania con el objetivo de extinguir los últimos rescoldos de la resistencia nazi. Esto amenazaba con volver a poner Berlín en el primer puesto del programa de incursiones de la 8.ª Fuerza Aérea. De la oficina de Robert

Lovett llegó un plan espectacular. Basado en una idea original del general «Pete» Quesada, este preveía la formación de una nueva fuerza de cazabombarderos; recibiría el nombre del legendario comandante de caballería confederado, Jeb Stuart. Su intención era «la destrucción sistemática de las comunicaciones enemigas, pequeñas factorías, plantas de energía, etc. en lo más profundo de Alemania».[130] En realidad, no era más que una tenue excusa para una serie de incursiones terroristas que buscaba romper la moral de los ciudadanos germanos en los centenares de localidades que aún no habían padecido la furia de los ataques aéreos aliados. «Si queremos reducir aún más la capacidad de resistencia del pueblo germano –sugirió Lovett inquietantemente– me parece adecuado extender la destrucción de la industria a las ciudades pequeñas y a los pueblos que utilizan para producir de acuerdo con el sistema alemán de dispersión».[131]

El estado mayor de Arnold descartó el plan de Lovett. Su propuesta para la «provisión inicial» de 500 aviones adicionales con los que llevarlo a cabo no entraba dentro de «las capacidades presentes de la Fuerza Aérea del Ejército».[132] Pese a ello, Arnold urgió a Spaatz a que no dejara de considerar planes «visionarios»[133] que «lograran una destrucción más grande de la que obtenemos en la actualidad […] el poder aéreo no puede permitirse que se estanque la guerra en el oeste».

A principios de enero, «Hap» Arnold y otros decepcionados man-dos de la coalición anglo-estadounidense apostaban por el éxito de la inmensa ofensiva soviética que estaba a punto de iniciarse. Esperaban que esto obligara a Hitler a enviar enormes refuerzos al Frente Oriental que impidiera a sus desgastadas fuerzas del Muro del Oeste organizar una sólida defensa a lo largo del Rin.

El destino de millares de prisioneros de guerra aliados también dependía de la suerte del Ejército Rojo. Entre los prisioneros custodiados en campamentos en los confines orientales del Reich, en la ruta del inminente avance soviético, había 95 000 estadounidenses, entre ellos más de 30 000 aviadores. El Stalag Luft III, en Sagan, en la Silesia polaca bajo ocupación germana, era uno de los seis de campos gestionados por la Luftwaffe en los que vivían recluidos los aviadores anglo-estadounidenses.

En la mañana del 12 de enero, Stalin desencadenó la última ofensiva de invierno del Ejército Rojo. Ocho días más tarde, unidades soviéticas entraron en Silesia y privaron a Alemania de una de sus regiones productoras de carbón. El 27 de enero, con los soviéticos acercándose a Posen y Breslavia, ciudades al norte y sur de Sagan, Hitler ordenó a la Luftwaffe la evacuación de los campos de prisioneros a punto de ser liberados. Quería preservar como rehenes a los bombarderos terroristas anglo-estadounidenses, como baza negociadora en una posible paz independiente con los aliados occidentales.

Los aviadores de Stalag Luft III oían las salvas atronadoras de la artillería soviética y empezaron a preocuparse por lo que pudiera ocurrirles. Como

prisioneros, sentían una falsa seguridad. A pesar de las penurias sufridas, su vida no había corrido peligro excepto cuando intentaban escapar; estaban más seguros en un *Stalag* alemán que en un bombardero estadounidense sobre el Reich. «Ahora sentimos verdadero miedo –afirmó el navegante Lou Loevsky–, el mismo que sentimos cuando saltamos desde nuestros bombarderos en llamas sobre la tierra de la gente a la que estábamos bombardeando».[134]

NOTAS

1 Culler, D., 1995, 304-305.
2 Ellis «Woody» Woodward: Woodward, E. M., 1998.
3 12 de septiembre de 1944: Cuartel General, 493.er Grupo de Bombardeo, informe de misión, misión n.º 455, 13 de septiembre de 1944, NA.
4 Ariete: Lynch, A., febrero de 2000, 56. El nombre oficial del avión era Fw 190A 8/R8.
5 Citado en Price, A., 1991, 52.
6 Vorberg en Woodward, E. M., *op. cit.*, 161.
7 Ibid.
8 Citado en Lynch, A., *op. cit.*, 57.
9 *Sturmbock* pegados a la cola de Liberator: Entrevista de Aaron Elson con Web Uebelhoer, 30 de septiembre de 1999 [www.kasselmission.com].
10 Vorberg en Woodward, E. M., *op. cit.*, 163.
11 Testimonio de Heinz Papenberg, s. f. [www.militariacollecting.com].
12 Citado en Bowman, M., 1994, 110; Lynch, A., *op. cit.*, 60.
13 Nuevas tácticas para combatir a los *Sturmgruppen*: A. Galland, «Birth, Life and Death», 58, Spaatz MSS.
14 Yeager, Ch. y Janos, L., 1985, 44, 58.
15 *Ibid*.
16 Spaatz y Doolittle presionan a «Hap» Arnold: Arnold a Spaatz, 21 de septiembre de 1944, Spaatz MSS; Doolittle, J. H. «Jimmy» y Glines, C. V., 1992, 385.
17 Conferencia del *Oberstleutnant* Kogler acerca de la fuerza aérea alemana, 00217374, AFHRA, 12, 14.
18 Fuerza Aérea del Ejército, resúmenes de inteligencia enemiga, interrogatorio de Hermann Göring, 29 de mayo de 1945, 519.619-3, AFHRA.
19 Citado en Fest, J. C., 2001, 168. *Véase también* Galland, A., 1973 (1954), 259; Kershaw, I., 2000, 635.
20 Interrogatorio a Göring, 29 de junio de 1945, AFHRA.
21 *Ibid*.
22 Speer, A., 1977 (1970), 408.
23 *Ibid*.
24 *Ibid*., 409.
25 *Ibid*.
26 Ensayo del ME 262: Galland, A., *op. cit.*, 260.
27 Los factores: Boehme, M., 1992, 189.
28 Derribos de la unidad de Nowotny: Rust, K. C. y Hess, W. N, otoño de 1963, 168.
29 Bekker, C., 1968, 356.

30 Yeager, Ch. y Janos, L., *op. cit.*, 61.
31 Galland, A., *op. cit.*, 232-233.
32 A. Galland, *op. cit.*, 59; Galland, A., *op. cit.*, 241.
33 *Ibid*.
34 Galland, A., *op. cit.*, 241. *Véase también* AAF, vol. 4, 657-658.
35 Citado en Price, A., *op. cit.*, 111.
36 Spaatz a Lovett, 13 de diciembre de 1944, Spaatz MSS.
37 Cooper, R. F., 1993, 220. Stiles fue asesinado el 26 de noviembre de 1944.
38 Galland, A., *op. cit.*, 241.
39 A. Galland, *op. cit.*, 59.
40 *Ibid*., 61.
41 Dejar atrás las líneas de abastecimiento: Chandler, A. D. (ed.), 1970b, 2118.
42 Comité de Objetivos Estratégicos Combinados: Spaatz a Arnold, 4 de octubre de 1944, Spaatz MSS.
43 Decisión del Estado Mayor Combinado: Spaatz se mostró menos optimista que la mayoría de los demás líderes de guerra aliados acerca de las posibilidades de derrotar a Alemania para la Navidad de 1944. *Vid*. Spaatz a Lovett, 1 de octubre de 1944, Spaatz MSS.
44 Zuckerman, S., 1978, 290.
45 A. W. Tedder, «Notes on Air Policy to Be Adopted with a View to Rapid Defeat of Germany», 26 de octubre de 1944, Spaatz MSS.
46 *Ibid*.
47 Zuckerman, S., *op. cit.*, 305.
48 Comunicaciones empresariales alemanas: Para un análisis profundo de los sistemas de inteligencia de las fuerzas aéreas estratégicas aliadas, *vid*. Mierzejewski, A. C., 1988, cap. 4.
49 «Directive No. 2 for the Control of Strategic Bomber Forces in Europe», Spaatz MSS.
50 La mitad del tonelaje: USSBS, *Effects of Strategic Bombing on German Transportation*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947, 12.
51 La fuerza cayó un 53 por ciento: Terraine, J., 1985, 675.
52 Reservas de carbón de Alemania: Mierzejewski, A. C., *op. cit.*, 23-24, 33; Milward, A. S., 1965, 173.
53 A. W. Tedder, *op. cit.*
54 *Ibid*.
55 Milward, A. S., 1965, 173.
56 Speer disponía de casi 200 000 obreros: Speer a Hitler, 11 de noviembre de 1944, en Webster, Ch. y Frankland, N., 1961b, 349-351.
57 Batalla entre destrucción y reconstrucción: USSBS, *Effects of Strategic Bombing on German Transportation*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947, 4; entrevista del USSBS con el general Peters, 3 de junio de 1945, 137.315-323, AFHRA.
58 Citado en Tedder, A. W., 1966, 637-638; USSBS, *Effects of Strategic Bombing on German Transportation*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947, 3.
59 Speer a Hitler, 11 de noviembre de 1944, en Webster, Ch. y Frankland, N., *op. cit.*, 349-356. Para la reacción estadounidense al bombardeo, *vid*. Spaatz a Arnold, 13 de diciembre de 1944, Spaatz MSS.
60 Desde septiembre de 1944: USSBS, *Air Force Rate of Operations*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947, pieza 24d.
61 ¿2 por ciento?: 8.ª Fuerza Aérea, Sección de Análisis Operacional, «Report on Bombing Accuracy Eighth Air Force, September 31-December 1944», 5-7 de abril, 20, 22, 1945, Spaatz MSS; USSBS, *Bombing Accuracy: ASAF Heavy and Medium Bombers in the ETO*,

Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947, 4.
62 Entrevista del autor con Craig Harris, 17 de septiembre de 2003. El testimonio de Doolittle en la posguerra respalda la descripción de Harris; *vid*. la entrevista de Ronald Schaffer al general James H. Doolittle, 24 de agosto de 1979, K239.0512-1206, AFHRA.
63 Ambas citas en Briol, J. J., 1993, 166.
64 Nolan, B. Th., 2002, 201.
65 Hastings, D. W., Wright, D. G. y Glueck, B. C., 1944, Psychiatric Experiences, 21-22; Grinker, R. R. y Spiegel, J. P., 1945, 24-25, 35-36.
66 *Ibid*.
67 J. J. Lynch, «One Mo' Time», manuscrito inédito, 45, ME.
68 Aproximadamente, el 80 por ciento: USSBS, *Air Force Rate of Operations*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947, pieza 24d.
69 Cuartel General, 8.ª Fuerza Aérea, Oficina del Comandante General, «Attack of Secondary and Last Resort Targets», 29 de octubre de 1944, 519.5991-1, AFHRA.
70 *Ibid*.
71 *Ibid*.
72 Exploradores Aéreos: Samuel W. Taylor, «Phantom Air Force», *Yank*, 4 de mayo de 1945, 4-6.
73 Alcanzar con precisión considerables blancos: Los británicos tenían un programa de formación más riguroso para los operadores de sistemas de guía de bombardeo aire-tierra. Los técnicos de radar de la RAF pasaron por un exigente curso de formación de diez meses, mientras que los operadores del H2X de la 8.ª Fuerza Aérea recibieron solo cuatro semanas de formación. Para más acerca de este tema, *vid*. Parks, W. H., marzo de 1995, 157.
74 Briol, J. J., *op. cit.*, 166.
75 Rice, C., 2000, 298.
76 Ambas citas en Kenneth «Deacon» Jones, diario de guerra, ME.
77 Smith, B. jr., 1978, 151-155.
78 *Ibid*., 133.
79 *Ibid*.
80 Keith Lamb, «Thirty-Five Times: My Experiences as a B-17 Bomber Pilot during World War II», 59-60, manuscrito inédito, ME.
81 Entrevista del autor con Betty Smith, 6 de marzo de 2005.
82 Entrevista a Rosenthal, 7 de marzo de 2002.
83 Glenn Miller: Después de llegar a Inglaterra, la banda pasó a llamarse Banda Estadounidense del Mando Supremo Aliado y, más tarde, ese verano, Banda Estadounidense de la Fuerza Expedicionaria Aliada.
84 Rice, C., *op. cit.*, 230.
85 Citado en Butcher, G., 1986, 6.
86 Citado en *ibid*., 39.
87 *Ibid*., 119.
88 Way, Ch., 1996, 10.
89 Jo Thomas, «R.A.F. Bombs May Have Downed Glenn Miller Plane», *NYT*, 31 de diciembre de 1985, C9.
90 Citado en Miller, D. L., 2001, 339.
91 Ed Cunningham, en Myers, D., Kilbourn, J. y Harrity, R. (eds.), 1947, 167.
92 MacDonald, Ch. B., 1992 (1986), 395; AAF, vol. 3, xxi.
93 Richard F. Proulx, «Twilight of the Gods-Remember Us», trabajo inédito, EC.
94 Rodger Rutland, testimonio oral, WGBH, American Experience, Boston.
95 Mención de la Medalla de Honor, general de brigada Frederick W. Castle, Oficina de

Apoyo a la Historia de la Fuerza Aérea; Beirne Lay jr., «A Comrade's Tribute to Brigadier General Frederick W. Castle», *Washington Post*, 20 de enero de 1945.
96 AAF, vol. 3, xxi, 711, 695.
97 Interrogatorio al *Generalfeldmarschall* Rundstedt por Louis P. Lochner, 4 de mayo de 1945, AFHRA; Hughes, Th. A., 1995, 289.
98 Destrucción del transporte ferroviario: USSBS, interrogatorio n.º 55, *Generalfeldmarschall* Wilhelm Keitel, 5 de julio de 1945, 137.315-55, AFHRA; USSBS, interrogatorio n.º 17, *Generaloberst* Jodl, 7 de junio de 1945, 431-1545A, AFHRA.
99 El día de Año Nuevo: Interrogatorio a Göring.
100 Galland, A., *op. cit.*, 243; interrogatorio a Göring.
101 Todas las citas proceden de Franks, N. L. R., 1982, 20-21.
102 *Ibid.*
103 *Ibid.*
104 Bodenplatte: USSTAF, *Interrogation of General Koller*, septiembre de 1945, 19, AFHRA; Davis, R. G., 1993, 535.
105 Galland, A., *op. cit.*, 243.
106 Pérdida de más de 13 000 aparatos: Cooper, M., 1981, 370.
107 2900 nuevos aviones de combate: Price, A., *op. cit.*, 129.
108 Devastación de los nudos ferroviarios: USSBS, *The Impact of the Allied Air Effort on German Logistics*, Washington D. C., Military Analysis Division, 1947, 4-5.
109 *Ibid.*, 22.
110 Privación de materias primas: USSBS, *Effects of Strategic Bombing on German Transportation*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947, 53-54; testimonio del *General der Artillerie* Gallenkamp, oficial alemán de inteligencia, «Factors in Germany's Defeat», AFHRA.
111 Incursiones petroleras aliadas: Mierzejewski, A. C., *op. cit.*,170.
112 USSBS, *Over-all Report (European War)*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1945, 44.
113 Iósif Stalin: *Ibid.*
114 Interrogatorio a Göring. *Véase también* el testimonio de Galland, «Factors in Germany's Defeat».
115 Interrogatorio a Von Rundstedt.
116 «Factors in Germany's Defeat», resumen de los interrogatorios a oficiales alemanes, general George Thomas, 2 de junio de 1945, AFHRA.
117 Logros aliados: *Notes of the Allied Air Commanders' Conference*, 11 de enero de 1944, Spaatz MSS.
118 Norman Bottomley: Hinsley, F. H., 1988, 526-527, 856-857; Mierzejewski, A. C., *op. cit.*, 167.
119 R. Lovett, «Personal Memorandum for General Arnold», 9 de enero de 1945, Spaatz MSS.
120 Citado en AAF, vol. 4, 716.
121 *Notes of the Allied Air Commanders' Conference*, 11 de enero de 1944, Spaatz MSS.
122 *Ibid.*
123 McDonald a Spaatz, 3 de enero de 1945, Spaatz MSS.
124 *Ibid.*
125 Intercepciones de ULTRA: *Notes of the Allied Air Commanders' Conference*, 11 de enero de 1944, Spaatz MSS.
126 Citado en Miller, N., 1995, 502.
127 Spaatz a Arnold, 7 de enero de 1945, Spaatz MSS.

128 Acuerdo del Estado Mayor Combinado: Frederick L. Anderson a Spaatz, 2 de febrero de 1945, Spaatz MSS.
129 Cuartel General, Fuerzas Aéreas Estratégicas de Estados Unidos en Europa, reunión de personal, 2 de febrero de 1945, Spaatz MSS.
130 R. Lovett, *op. cit.*
131 *Ibid.*
132 Arnold a Spaatz, 14 de enero de 1945, Spaatz MSS; AAF, vol. 4, 716.
133 *Ibid.*
134 Entrevista del autor con Louis Loevsky, 3 de noviembre de 2004.

* N. del T.: En la Fuerza Aérea estadounidense y la RAF se requería un mínimo de cinco derribos para obtener la calificación de «as».
** N. del E.: Se trata de *Música y lágrimas* (*The Glenn Miller Story*), dirigida por Anthony Mann.
*** N. del T.: Para los historiadores estadounidenses, la batalla de las Ardenas es conocida como la batalla del Bulge, o «saliente», así denominada por la distorsión del frente militar de los aliados causada por el ataque sorpresa.

CAPÍTULO 14

LA ALAMBRADA

Esa valla siempre estuvo con nosotros y nosotros estábamos en el lado equivocado.

Eugene E. Halmos, prisionero de guerra de la 8.ª Fuerza Aérea

Berlín, 22 de marzo de 1944

El teniente Louis Loevsky descendía hacia tierra sobre la ciudad bombardeada de Berlín. Mientras caía, le preocupaban dos cosas: lo que llevaba colgado del cuello y lo que había dejado en Inglaterra. «Antes incluso de tirar de la cuerda, pensé que me arriesgaba a que la Gestapo o las SS me ejecutaran si conservaba mis chapas de perro,* marcadas con una "H", hebreo, para asegurar que me dieran un entierro adecuado. Pero también sabía que, si me las arrancaba y las tiraba, corría el peligro de que me ejecutaran por espía. Dado que nuestras sesiones informativas militares no cubrían estos detalles sin importancia, decidí arriesgarme a que me fusilaran por judío».[1]

El segundo problema de Loevsky era el siguiente. En cuestión de minutos lo matarían o lo harían prisionero. En ambos casos, figuraría como desaparecido en acción y sus pertenencias, entre ellas algunos artículos terriblemente embarazosos, serían enviados a casa de sus padres en Lyndhurst, Nueva Jersey. Una semana antes de que su grupo, el 466.º de Bombardeo, partiera a Inglaterra, algunos de sus hombres fueron al economato de la base y compraron grandes cajas de barras de chocolate Hershey. Les habían dicho que a las chicas inglesas les encantaban. Loevsky fue más audaz: compró docenas de condones que metió en los bolsillos de todos los uniformes que poseía, incluido en el que llevaba puesto. «Allí estaba, en caída libre sobre Berlín y pensando, "¡Mierda! Cuando mis padres abran mi baúl de la Fuerza Aérea pensarán: '¿Qué clase de maníaco sexual hemos criado?'"». Años más tarde, le preguntaron a Loevsky si en aquella época tenía

una actividad sexual desenfrenada. Este replicó: «No, solo era optimista».

Loevsky tenía 24 años y era el navegante de un Liberator llamado Terry and the Pirates. Alcanzado por la *flak* sobre el blanco, el bombardero perdió el control y colisionó con un segundo B-24, Brand, que le seccionó la cola y se precipitó en una barrena fatal. Antes de que el Brand explotara, una de sus hélices impactó contra el vientre del Terry and the Pirates, que dejó atrapado al bombardero, Leonard Smith, en la torreta delantera, situada debajo del morro de plexiglás. Smith, conmocionado y dolorido, en su delirio se arrancó los guantes y la máscara de oxígeno. «Enseguida se puso azul y, a 7000 metros y a casi 40 bajo cero, sabía que sufriría congelación grave en un instante –recordó Loevsky–. Tenía que sacarlo de allí y rápido».

«Yo soy un tipo menudo [162 cm] y él era un hombretón, por lo que tuve que bregar mucho, pero al fin logré rodearle el torso con un brazo y sacarlo; a continuación, dejé caer las bombas. No tengo ni idea de dónde cayeron, pero habíamos perdido algunos hombres en la colisión y no quería que nuestra misión fuera en vano. Después de aquello, saqué a Len del aeroplano y salté detrás de él; Bill Terry, nuestro piloto, me siguió de inmediato. Aterricé en un árbol en una calle del centro de Berlín».

Dos soldados de la Wehrmacht prendieron a Loevsky y lo condujeron a su cuartel general a través de la ciudad bombardeada, mientras le apuntaban con sus fusiles. «Por el camino, empezaron a agruparse civiles y pronto tuvimos que vérnoslas con una turba furiosa. La gente me escupía, me amenazaban pasándose la mano de lado a lado del gaznate y coreaban en un perfecto inglés: "¡Colgadlo! ¡Que lo cuelguen!". Los soldados germanos tuvieron que bajar los fusiles para contener a la multitud. De no haber sido por ellos, estoy seguro de que se habría producido una fiesta de corbatas».

A su llegada al cuartel, Loevsky se encontró con Len Smith, que había logrado tirar de la cuerda con las manos congeladas y aterrizar en el tejado de un pequeño hotel. Más tarde, supo que el piloto había muerto. Los alemanes informaron a la 8.ª Fuerza Aérea de que habían hallado el cadáver de Bill Terry cerca de los restos del avión con el que se estrelló. Pero Loevsky sabía que no era cierto; había visto al piloto saltar del Terry and the Pirates. «No tengo pruebas –afirmó años después–, pero estoy convencido de que lo dispararon cuando descendía en paracaídas, o que lo asesinaron civiles enfurecidos. Estábamos machacando a conciencia Berlín y otras ciudades germanas y nos habían avisado de que, en caso de ser derribados, evitásemos a los civiles germanos. Nos habían llegado noticias de palizas e incluso de linchamientos a aviadores estadounidenses. "Asesinos *amables*" [asesinos de niños],** nos llamaban».

Terrorfliegers

Al contrario que la mayoría de infantes capturados por los alemanes, los aviadores eran prendidos solos porque descendían en solitario del cielo, lo cual hace imposible determinar cuántos recibieron palizas o fueron asesinados. Existen, no obstante, docenas de casos documentados de muertes y maltratos brutales contra los odiados *Terrorfliegers* [aviadores terroristas], tanto *bomber boys* como pilotos de caza. En la época en que Lou Loevsky cayó prisionero, las bombas estadounidenses caían con regularidad en áreas residenciales de Berlín y otras ciudades y los cazas de largo radio de acción tenían orden de volar bajo y ametrallar objetivos de oportunidad durante el retorno a Inglaterra. En general, solían ser aeródromos y nudos ferroviarios, pero el Gobierno alemán informó de asaltos contra trenes de pasajeros, escuelas, ciclistas, peatones y campesinos con arados… Y clamaba venganza. «Sería excesivo […] esperar que guardemos silencio y consintamos ser las víctimas de esta barbarie sin límites»,[2] declaró el ministro de Propaganda Joseph Goebbels.

Un número desconocido de civiles alemanes pereció en ataques de cazas contra pequeñas localidades y pueblos, unos asesinatos verificados por las fotoametralladoras[3]*** de aviones Thunderbolt y Mustang abatidos. Sin embargo, muchos de estos informes de bajas civiles fueron burdas falsificaciones de los propagandistas nazis, que trataban de exacerbar a la opinión pública. Los diarios alemanes publicaron reportajes sensacionalistas acerca de escuadrones asesinos de *bomber boys* estadounidenses reclutados en los bajos fondos de Chicago con la misión de volar «incursiones asesinas» contra ciudades como Berlín o Hamburgo. A finales de 1943, la portada de un diario berlinés mostró la fotografía del bombardero de un B-17 que llevaba una chaqueta de vuelo ornamentada con las palabras *Murder Inc.* [Asesinato, S.A.], en la espalda. Muy pronto, una popular revista germana publicó una historia en torno a la vida de este aviador. El autor sostenía que el teniente Kenneth Williams, del 351.er Grupo de Bombardeo, era uno de los matones a sueldo de Al Capone, que había sido liberado de Alcatraz por insistencia del presidente Roosevelt para organizar una unidad de la Fuerza Aérea denominada «Asesinato, S.A.», cuyo supuesto objetivo era masacrar mujeres y niños alemanes. Cada uno de estos asesinos del aire recibía 50 000 dólares por misión. «El gánster Williams está ahora en nuestras manos –se jactó un locutor de la radio nazi–. Es la prueba viviente de la sed de sangre de América. Pertenece al arma secreta de América (una sociedad de asesinos en masa) que han lanzado contra nosotros».[4]

La verdad era más prosaica.[5] A su llegada a Inglaterra, Kenneth Williams y sus compañeros de dotación fueron asignados a una desgastada Fortaleza llamada Murder, Inc.; en una baladronada, Williams hizo que un soldado pintara el apodo del bombardero en la espalda de su chaqueta de cuero. Sin embargo, nunca voló a bordo del Murder, Inc. Con la vieja aeronave en reparación en un hangar, la dotación de Williams voló sus dos primeras misiones en aparatos de

reserva. Después de que los derribaran en su segunda misión, un sargento alemán tomó fotografías de Williams vestido con su chaqueta y en una de las imágenes aparecía de espaldas a la cámara. Estas fueron las fotografías que deleitaron a los propagandistas nazis.

Los investigadores de la Luftwaffe no se tomaron en serio esta historia, pero millares de alemanes sí que lo hicieron. Roger Burwell, aviador de la 8.ª Fuerza Aérea, fue capturado cerca de Bremen. Le subieron a un camión y lo llevaron por las calles de la ciudad todavía en llamas, donde vio el cuerpo de un aviador estadounidense que colgaba de una farola. «Estaba contento de haber caído en manos de los militares, no de una turba de civiles»,[6] dijo Burwell más tarde.

Al inicio de la contienda, Göring había ordenado que los aviadores enemigos capturados fueran protegidos por la policía de la Luftwaffe de la encendida cólera de la ciudadanía germana.[7] Göring, un célebre as de la Primera Guerra Mundial, creía en la hermandad universal de los aviadores, los Caballeros del Cielo. También quería asegurar que sus aviadores recibieran un trato humano por parte de sus «camaradas» aliados. Sin embargo, a principios de 1944, la política oficial germana dio un giro inquietante, ante la insistencia del Führer. A finales de mayo de ese año, Goebbels publicó un editorial en un diario del Partido Nazi en el que condenaba los ataques aéreos anglo-estadounidenses contra las «indefensas»[8] mujeres y niños, a los que consideró un «asesinato descarnado», no un acto de guerra. En el futuro, no cabía esperar que los alemanes protegieran a los «cazadores de hombres» de la justa ira del pueblo. Será, declaró el doctor Goebbels, «ojo por ojo, diente por diente».[9]

Menos de una semana más tarde, Martin Bormann, secretario privado de Hitler y una de las figuras más siniestras del Reich, emitió una circular secreta a los funcionarios del Partido Nazi en la que se detallaban supuestos asaltos deliberados de pilotos de caza anglo-estadounidenses contra civiles. Cierto número de aviadores prisioneros «fueron –admitió– linchados *in situ* tras ser capturados por la población, enfurecida al máximo».[10] Estos ataques de masas no fueron castigados, de acuerdo con una política de no interferencia que, insistió Bormann, debía continuar. Tal y como testificaron los generales de Hitler después de la guerra, el Führer quería que los aviadores terroristas abatidos «fueran entregados a la furia del pueblo».[11] Ernst Kaltenbrunner, el *Leiter* de la *Reichssicherheitshauptamt*, la policía de seguridad hitleriana, obedeció lo que se le ordenaba e informó a toda su cuerpo de seguridad de que «no se debe interferir en los pogromos populares contra los aviadores terroristas ingleses y americanos. Por el contrario, debe alentarse este ánimo hostil».[12]

Poco después de que se emitiera la circular de Bormann, el alto mando alemán, bajo presión del Führer, emitió una orden de alto secreto y patente carácter criminal. Se darían instrucciones orales –no órdenes escritas trazables– a todos los mandos militares implicados, con el fin de impedir la intervención de

soldados contra los civiles que atacaran a *Luftgangsters* [gánsteres aéreos]. Asimismo, desde los confines más recónditos de la burocracia nazi, en ocasiones, surgían órdenes para la ejecución de aviadores derribados. En una investigación de posguerra relativa al asesinato de cuatro aviadores anglo-estadounidenses, un funcionario del partido llamado Hugo Gruner testificó haber recibido orden del jefe nazi local, Robert Wagner, de «ejecutar a todos los aviadores aliados hechos prisioneros».[13] Gruner cumplió la orden con implacable resolución, pues disparó una ráfaga de ametralladora en la espalda de cada aviador. Los cuerpos inertes fueron «arrastrados por los pies y arrojados al Rin».[14]

Finalmente, el 15 de marzo de 1945, un mes después del bombardeo incendiario de Dresde, Hitler ordenó que todo aviador terrorista debía ser fusilado o linchado tan pronto como fuera capturado.[15] Esto era, en su mente enloquecida, no solo un acto de venganza. Estaba furioso por la rendición en masa de las tropas germanas ante las fuerzas de Eisenhower. «Los soldados del Frente Oriental combaten mucho mejor –le dijo al *Generaloberst* Heinz Guderian–. La razón por la que se entregan con tanta facilidad en el oeste es esa estúpida Convención de Ginebra [que Alemania y los aliados occidentales, pero no la Unión Soviética, habían firmado], que les promete buen trato si son capturados. Debemos acabar con esa estupidez».[16]

Ni siquiera las SS de Heinrich Himmler estaban dispuestas a cumplir la brutal orden hitleriana por temor a las represalias aliadas de posguerra. En los Juicios de Núremberg, Alfred Jodl, jefe de operaciones del alto mando germano, testificó que tanto él como otros líderes de la Wehrmacht emplearon «tácticas dilatorias, una especie de resistencia pasiva»[17] para impedir las medidas de Hitler de entregar a los «aviadores a baja cota» a la «justicia de linchamiento». Estas estratagemas, según admitieron, solo tuvieron «un éxito ocasional».

Los motivos del alto mando germano estaban muy lejos de ser humanitarios. Su principal inquietud era la protección de los aviadores alemanes en manos enemigas y el impacto que tales violaciones manifiestas de las Convenciones de Ginebra tendrían sobre la moral de los aviadores supervivientes de la Luftwaffe. La conveniencia, no la preocupación moral, salvó la vida de millares de aviadores aliados abatidos en los últimos meses de la contienda. Sin embargo, con el estímulo del Partido Nazi, y alguna que otra cesión de la Wehrmacht a la demencia hitleriana, la violencia de masas continuó. El 21 de junio de 1944, un B-24 Liberator fue derribado sobre Mecklemburgo. Los nueve tripulantes fueron ejecutados con el pretexto de «intento de fuga».[18] En otro incidente documentado, la Gestapo hizo desfilar a seis aviadores estadounidenses por la localidad de Rüsselsheim, que habían bombardeado el día anterior. Los obreros de una fábrica cercana salieron a la calle y exigieron ajusticiar a los estadounidenses. Según los testigos, dos mujeres empezaron a vociferar: «¡Esos son los terroristas de anoche, matad a esos perros! ¡Sin piedad!».[19] Una de ellas

lanzó un ladrillo. La muchedumbre se unió de inmediato y apedreó a los aviadores y los vapuleó hasta matarlos con aperos de labranza. Antes de recibir el golpe mortal, un aviador imploró: «No me matéis. Tengo mujer y dos hijos».[20] Los cadáveres quedaron insepultos durante un día y luego los arrojaron a una fosa común. Tras la guerra, el tribunal militar de Darmstadt sentenció a la pena capital a cinco civiles germanos por los asesinatos. Las dos mujeres que incitaron a la turba también recibieron sentencia de muerte, pero el general Eisenhower conmutó la pena por treinta años de prisión.

Dos años después de la guerra, en el tribunal militar estadounidense de Dachau, un doctor de la Wehrmacht, Max Schmidt, admitió haber cortado la cabeza de un aviador estadounidense; la hirvió, la maceró en lejía, le sacó los ojos y se la envió «de recuerdo»[21] a su mujer. El tribunal sentenció a Schmidt a diez años de reclusión por profanar el cadáver de un combatiente. Las actas oficiales de los Juicios de Núremberg contienen al menos sesenta y seis incidentes documentados de asesinatos o palizas a aviadores estadounidenses desarmados bajo custodia del Reich. El asesinato constituyó más del 70 por ciento de los crímenes cometidos.[22]

Los aviadores aliados derribados se sentían más seguros en manos de los militares alemanes que con la ciudadanía local a la que bombardeaban. La policía y los interrogadores de la Luftwaffe estaban al cargo de los aviadores capturados, cuyas tácticas para extraer información eran duras pero rara vez brutales. Tras su captura, Lou Loevsky fue enviado junto con otros aviadores estadounidenses al Dulag Luft,[23] el centro de interrogatorios de la Fuerza Aérea germana para aviadores aliados, situado en Oberursel, un suburbio de Fráncfort del Meno.**** Después de ser desnudado y cacheado, le pusieron en confinamiento solitario en una celda sin calefacción, «más gélida que el corazón de un nazi».[24] La habitación no tenía ventana, no tenía luz y apenas era unos pocos centímetros más ancha que su catre; sin su reloj, no hubiera podido saber si era de día o de noche. Tras una colación de pan negro reseco y un infecto sucedáneo de café hecho de carbón y hojas de roble, sacaron de la celda a Loevsky para el interrogatorio. «Sabían que era un novato, me habían derribado en mi primera misión, no tenía nada que ofrecerles, por lo que me soltaron después de unos pocos días de interrogatorio. Los aviadores que cantaban o que eran oficiales de alto rango solían permanecer más tiempo».[25]

Los interrogadores del Dulag Luft eran especialistas muy bien preparados que preferían métodos más sutiles que la manguera de goma. Todos hablaban inglés con fluidez y algunos habían vivido en Inglaterra o en Estados Unidos. Uno de ellos era un antiguo vendedor de pianos de Yonkers, Nueva York, que había regresado a la patria después de que Hitler se hiciera con el poder. La Luftwaffe resistía a las presiones de la Gestapo y las SS para que fuera más dura con los aviadores capturados.[26] Tras la guerra, Hanns Scharff, el célebre maestro de

interrogadores de Oberursel, afirmó que tanto él como sus compañeros «quedaron horrorizados cuando nuestras estaciones de radio difundieron una proclamación [de Gobbels] […] según la cual todos los aviadores aliados que cayeran en el futuro en manos germanas debían considerarse "caza libre" por la población […] Nos mantuvimos firmes. Nuestras órdenes siguieron siendo las mismas […] seguimos dando plena protección a los prisioneros».[27] Si el preso era un oficial, el competente y sutil Scharff –un hombre del cual se decía que podría «obtener una confesión de infidelidad de una monja–»[28] empezaba ofreciendo chocolate y cigarrillos y luego pasaba a una conversación intrascendente acerca de béisbol o de películas estadounidenses. La conversación era tan amena que muchos aviadores no se daban cuenta de que el interrogatorio ya había comenzado. Los interrogadores de la Luftwaffe trataban de impresionar a los aviadores con los gruesos archivos que tenían en relación con ellos y su grupo de bombardeo. «No va a contarnos nada que ya no sepamos».[29] Durante el interrogatorio de Roger Burwell, un sonriente comandante de la Fuerza Aérea germana le preguntó por qué los hombres de su 381.er Grupo de Bombardeo de Ridgewell aún no habían arreglado el reloj del club de oficiales.[30]

Los aviadores que se negaban a proporcionar información militar o personal solían recibir amenazas verbales. A algunos les decían que su familia no sería informada de que estaban vivos y «a salvo» hasta que no empezaran a cooperar; a los hombres capturados sin placas de identificación los intimidaban con entregarlos a la Gestapo para ejecutarlos por espías. Los alemanes retaron a un hermético y terco oficial –casado y con hijos– con que, al día siguiente, una estación de radio de Calais informaría de que la noche anterior a su derribo había estado en la habitación 413 del hotel Grosvenor House de Londres con una atractiva rubia. La información era cierta hasta el último detalle y parece ser que el comandante cayó desmayado en el acto.[31]

Tales amenazas rara vez se cumplían.[32] «Bajo presión mental a causa de su ropa de vuelo de apariencia civil [el prisionero] lo contó todo»,[33] recoge un informe de interrogatorio. También ablandaban a los reclusos con las espantosas condiciones del Dulug Luft: aislamiento sepulcral, raciones de hambre, ratones que corrían libres por las húmedas celdas y se metían en los bolsillos de los prisioneros en busca de comida. A veces, la promesa de una ducha, un afeitado y una comida caliente era suficiente para hacer que un hombre se fuera de la lengua. Los guardias se dedicaban a manipular de forma endiablada las temperaturas de las celdas: en invierno cerraban los calefactores eléctricos de pared y en épocas más cálidas los encendían para sumir a las celdas en un calor insoportable, de hasta 55 ºC. Al Dulag Luft llegaron centenares de aviadores heridos a los que se negó tratamiento médico, una violación flagrante de las Convenciones de Ginebra con respecto al trato de prisioneros de guerra. «[Mi interrogador] dijo que era consciente de que estaba herido y de que necesitaba

tratamiento, pero también que mi terquedad solo conseguiría retrasar mi ingreso en un hospital»,[34] recordó Roger Burwell. Por otra parte, a los oficiales de alto rango que podían tener información militar especializada les invitaban a monterías o a fiestas con oficiales germanos en las que corría el alcohol.

La forma más efectiva de obtener información era la inmensa cantidad de datos que los interrogadores conocían de las operaciones de la Fuerza Aérea estadounidense. En las reuniones de inteligencia en Inglaterra, a los aviadores les habían avisado de lo que podían esperar. Con todo, la «omnisciencia aparente»[35] de sus captores inquietó a muchos. «[Mi interrogador] me preguntó incluso por la salud de mi madre en Terre Haute y quiso saber cómo le iba a mi hermana menor en la escuela secundaria»,[36] relató un aviador.

Muchos prisioneros de guerra estaban convencidos de que los alemanes tenían espías en cada una de las bases estadounidenses en Inglaterra. En realidad, la mayoría de esta información procedía de fuentes aliadas recopiladas por el eficiente personal del Dulag Luft, que revisaba diarios y revistas de Estados Unidos llevados desde el neutral Portugal, entre ellos *Stars and Stripes*, una rica fuente de información acerca de las ciudades de origen de los aviadores. Los datos adicionales, como bitácoras, notas de misión y diarios personales de los aviadores, procedía de ropa y otras pertenencias halladas en los restos calcinados de los bombarderos. Estos documentos contenían a menudo datos de alto secreto relativos a rutas de vuelo, la efectividad de las defensas germanas y blancos designados para futuros ataques. Un oficial de la sección de contrainteligencia del Cuerpo Aéreo estadounidense observó en la época que «no era raro que los grandes fabricantes germanos preguntaran a la Luftwaffe si sus fábricas estaban en la lista y, de ser así, cuándo podían bombardearse».[37] Los alemanes monitorizaban con lingüistas las comunicaciones de radio de los aviadores aliados. Según Hanns Scharff, los interrogadores del Dulag Luft tenían a su disposición un profuso archivo en el que «casi todas las palabras habladas en el aire de avión a avión, o de base a aeroplano, o viceversa, estaban anotadas con todo cuidado».[38] Según comentaron los expertos de contrainteligencia de la Fuerza Aérea en sus archivos secretos, «ningún documento, escrito o impreso, era demasiado insignificante para no haber sido examinado a fondo»[39] por el personal de inteligencia del Dulag Luft.

Un caso de esto son las cartillas de racionamiento de los aviadores. Cada miembro de la Fuerza Aérea estadounidense en el teatro europeo recibía la misma cartilla y nada en ellas indicaba en qué base estaba destacado el propietario. Aun así, los investigadores del Dulag Luft aprendieron a identificar el grupo de bombardeo de un aviador por la forma en que se sellaba la cartilla.[40] En Thorpe Abbotts, por ejemplo, los administrativos de servicio en el economato cancelaban las cartillas con un grueso lápiz negro. El mostrador del establecimiento era una plancha de madera. Por tanto, todas las cartillas selladas allí mostraban la marca

característica del trazo del lápiz negro. La sección de contrainteligencia de la Fuerza Aérea estimó que el 80 por ciento de la información obtenida por el Dulag Luft la proporcionaba documentos capturados y mensajes de radio interceptados y que el resto procedía de interrogatorios a prisioneros. Tras la guerra, después de ser contratado como intérprete por las fuerzas armadas estadounidenses, Hanns Scharff calculó que de los más de 500 aviadores a los que interrogó, todos, excepto veinte, le proporcionaron información de operaciones o tácticas de utilidad para la Luftwaffe.[41] Sin embargo, también insistió en que muy pocos de ellos lo hicieron de forma consciente, o mediante intimidación o por un deseo consciente de mejorar las condiciones de su confinamiento. «Supongo que consiguió sacarme algo –afirmó un aviador–, pero aún hoy no tengo la menor idea de qué pudo ser».[42]

Después de su paso por el Dulag Luft, Loevsky fue trasladado en tranvía hasta Fráncfort acompañado de varias docenas de aviadores.[43] Allí, subieron a trenes de ganado y los enviaron a lo más profundo del territorio bajo ocupación alemana, el Stalag Luft III [Campo Aéreo número tres], cerca de la localidad de Sagan, a unos 160 kilómetros al sudeste de Berlín, uno de los seis campos de prisioneros principales gestionados por la Luftwaffe –de aquí el término «Luft» o «aire»– para aviadores aliados. (La Wehrmacht y la Kriegsmarine tenían su propia red de *Stalag*).***** Dos de los campos, Stalag Luft III y Stalag Luft I, emplazados cerca de la localidad de Barth, en el inhóspito litoral báltico, eran para oficiales; los otros eran para sargentos o para sargentos y un puñado de oficiales. Hacia el final de la contienda había alrededor de 33 000 miembros de la Fuerza Aérea del Ejército en campos de prisioneros germanos, algo menos de un tercio de la cifra total (93 941) de estadounidenses capturados o internados por los alemanes en el teatro europeo.[44]

En Sagan, dos de los hombres más poderosos en la jerarquía del campo eran Gale Cleven y John Egan, del «Sangriento 100.º». Egan formaba parte del comité de inteligencia secreta de los prisioneros, al cargo de fugas, y Cleven era un valioso oficial de formación. Los dos trabajaban en estrecho contacto con el primer comandante del 100.º, el coronel Darr Alkire, el oficial estadounidense de más antigüedad, responsable de los cinco complejos del campo de prisioneros. Su labor consistía en establecer una estructura de mando de tipo castrense y organizar a la tropa para hacerle la vida lo más complicada posible a los «esbirros», nombre que daban a sus guardianes. «Nos juntaron allí, a los alemanes y a nosotros, en este sombrío pinar de la Alta Silesia en una gran e infeliz familia»,[45] recordó Cleven. Una familia que, además, «crecía muy rápido. Cuanto más castigábamos a los alemanes, más aviadores entraban por las puertas de nuestro *Stalag*». Todos ellos eran víctimas de una experiencia aérea terrorífica que les había arrojado, de forma repentina e inesperada, en manos del enemigo; todos habían pasado por el confinamiento en solitario y habían sido interrogados a

fondo por la Luftwaffe. Al menos la mitad sufría heridas y algunos habían quedado mutilados o desfigurados.[46] Llegaban exhaustos, hambrientos y angustiados, muchos envueltos en vendas o cojeando con muletas, con la mirada perdida en la lejanía, sorprendidos y furiosos, puede que avergonzados, por haber sido capturados. «Ir a la guerra es una cosa extraña. Por alguna razón, nunca esperas ser hecho prisionero»,[47] rememoró Eugene E. Halmos, navegante de B-24 y redactor de una revista neoyorquina antes de la guerra. Todos y cada uno de los aviadores de combate llegados a Inglaterra sabía que podía acabar muerto o herido. «Pero ¿caer prisionero? Ese es un papel que pocos hombres imaginan para ellos». Como manifestó mucho después de la guerra Hank Plume, piloto de un bombardero estadounidense: «Si hubiera sabido que iba a ser prisionero me habría preparado mejor para ello».[48]

La Gran Evasión******

Los internos eran *kriegies*, abreviatura coloquial de *Kriegsgefangenen*, «prisioneros de guerra» en alemán. A la mayoría les comunicaban al ser capturados: «Para ti, la guerra se ha terminado». Era «una mentira –dijo Lou Loevsky–. La captura solo era el principio de nuestra misión más larga».[49]

A su llegada a la entrada principal del campo para que los despiojaran y distribuyeran, la nueva «purga» de prisioneros se encontraba con una multitud de aviadores estadounidenses cerca de las puertas de los complejos que gritaba y saludaba. «Casi todo el mundo reconocía a alguien y casi de inmediato se armaba un sonoro vocerío –contó un prisionero–. Hey, Joe ¿cómo demonios has acabado aquí? ¡Entra, el agua está estupenda! […] «¡Henry! ¿Has visto a Bill? Le estaba esperando […] Ahí lo tenéis, muchachos […] "Parra vosotrross, la guerra terrminó"*******».[50]

Una vez le fotografiaron, le tomaron las huellas dactilares y le asignaron un número de prisionero, Lou Loevsky recibió su ropa de cama y los cubiertos: dos delgadas mantas militares, una sábana, un colchón de arpillera relleno de serrín, una pequeña toalla de lino, un vaso y un tazón, cuchillo, tenedor y cuchara con esvásticas grabadas.

Loevsky entró en un lugar en ebullición. Siete días antes de su llegada, 76 prisioneros de la RAF habían escapado del complejo norte; se habían arrastrado por un túnel de 10 metros de profundidad que un millar de hombres había estado excavando durante más de un año. La huida, que fue conocida como la Gran Evasión, tuvo lugar la noche del 24 al 25 de marzo y los grupos de fugitivos, cada uno dirigido por un prisionero que hablaba alemán, se dispersaron en una docena de direcciones diferentes. Las SS y la Gestapo fueron movilizadas y el Gobierno promulgó una *Großfahndung*, la orden de busca y captura de más nivel del Reich; casi cinco millones de alemanes formaron parte de la

persecución. En el momento en que Loevsky llegó a Sagan, se creía que los fugitivos seguían libres y había en el campo «una sensación de euforia».[51]

Los hombres ignoraban que todos, excepto tres fugitivos, habían sido capturados enseguida. Por orden de Hitler, la Gestapo ejecutó a 50 y sus cadáveres fueron incinerados para destruir la prueba física de su asesinato a sangre fría. Aunque el Führer quería fusilar a los 77 prisioneros, sus generales lo convencieron para que redujera la cifra a 50.

Los oficiales anglo-estadounidenses prisioneros tenían el deber de hacer todo cuanto estuviera en su mano por escapar. Las fugas –aunque no las exitosas– eran habituales y los prisioneros capturados eran enviados unos diez días a la «nevera», un siniestro confinamiento solitario. Dado que el castigo por escapar no era extremo, muchos *kriegies* lo consideraban una especie de juego. Esto explica la perplejidad del oficial británico de mayor rango, Herbert M. Massy. El 6 de abril, Massy fue informado de que 41 de sus oficiales (la cifra pasó después a 50) habían recibido disparos «al resistir el arresto o al intentar escapar de este».[52] Exigió saber el número de heridos. Ninguno había quedado herido, le dijeron. Cuando los prisioneros se enteraron de lo ocurrido, «se sumieron en la rabia, la conmoción y la desesperación –dijo Loevsky–. Nunca olvidaré las palabras del comandante de nuestro complejo, el coronel Delmar T. Spivey, cuando nos reunió a todos: "Caballeros, estamos indefensos y desesperados". Esa fue mi entrada en el Stalag Luft III».[53]

El *Kommandant* del campo, el *Oberst* Friedrich-Wilhelm von Lindeiner-Wildau, fue arrestado y se puso en marcha una reacción en cadena: el 30 de septiembre, Martin Bormann ordenó transferir a las SS el control de todos los campos de prisioneros de las fuerzas armadas. Por fortuna para los *kriegies*, Himmler delegó la gestión de los prisioneros de guerra al *SS-Obergruppenführer* Gottlob Berger, un hombre con un agudo sentido de la supervivencia. Consciente de que Alemania no podía ganar la guerra, Berger creía que si trataba de forma humana a los prisioneros de guerra anglo-estadounidenses en la etapa final del conflicto se salvaría de la soga del verdugo. Permitió a la Luftwaffe conservar el control operativo de sus campos. No obstante, a los internos se les advirtió de que futuras fugas pondrían su vida bajo la autoridad directa de Himmler, que, se rumoreaba, quería deshacerse de todos los prisioneros de guerra.[54] Por todos los *Stalag* se pegaron carteles en lugares bien visibles: «La huida de campos de prisioneros ya no es un deporte».

Algunos prisioneros judíos empezaron a temer ser enviados a campos de concentración. En diciembre de 1944, los *kriegies* de Sagan tuvieron noticia de estos campos por medio de otros prisioneros que llegaban de pasar un tiempo en uno de los peores. En el verano de 1944, 168 aviadores aliados –entre ellos 82 estadounidenses– intentaban escapar de la Francia ocupada vestidos de civil, pero fueron delatados por un espía de la Gestapo infiltrado en su línea de fuga.

Acusados de ser saboteadores y terroristas, los enviaron en vagones de ganado a Buchenwald, cerca de Weimar, Alemania, donde pasaron nueve semanas de horror hasta que un oficial de la Luftwaffe se apiadó de ellos e hizo que los trasladaran a Sagan. Llegaron en un estado lamentable. «Eran como […] esqueletos, con el pecho hundido, las cuencas vacías y miembros como bastones –recordó un prisionero. Cuando les preguntamos– nos dimos cuenta de lo malo que sería si [alguno de nosotros] era enviado a un campo de concentración».[55]

Si Himmler, y no Berger, hubiera ejercido control activo de los campos de prisioneros, es probable que enviara a millares de prisioneros de guerra judíos a un campo de esclavos de las SS como Berga, a unos 100 kilómetros de Buchenwald. Allí, 350 infantes estadounidenses capturados en la batalla de las Ardenas, hombres que se sabía o se sospechaba que eran judíos, trabajaron junto con los internos de los campos de concentración excavando túneles inmensos para una planta subterránea de petróleo sintético.[56]

DESPUÉS DE LA GRAN EVASIÓN, LAS RELACIONES ENTRE LOS PRISIONEROS Y los guardias de la Luftwaffe experimentaron un profundo deterioro, en particular en Sagan. El coronel Spivey, antiguo jefe de una escuela de artilleros de la Fuerza Aérea en Estados Unidos, y que fue derribado en agosto de 1943 durante una gira de inspección del teatro europeo, ordenó a sus hombres salir de la sala cuando entrara un alemán, salvo que se les ordenara quedarse. La propaganda nazi contra los *Luftgangsters*, así como la intensificación de las incursiones de la RAF contra Berlín, «hizo que nuestros guardias se volvieran cada vez más hoscos –escribió David Westheimer, futuro autor de *El Expreso de Von Ryan* (*Von Ryan's Express*),******** una novela superventas acerca de prisioneros de guerra–. Los disparos al campo [desde las torres de vigilancia], antes muy raros, aumentaron […] con la tensión al máximo a ambos lados de la alambrada, llegó al Stalag Luft III el general de brigada Arthur W. Vanaman. Pronto corrió el rumor de que había saltado de un B-17 sobre Alemania, que había retornado a Inglaterra con su dotación regular ilesa, que hablaba alemán con fluidez, que conocía a Göring desde antes de la guerra y que le habían enviado a aplacar la situación».[57]

Es cierto que Vanaman conocía a Göring de los cuatro años que fue agregado aéreo adjunto en Berlín antes de Pearl Harbor, pero no le habían enviado al Stalag Luft III a calmar las aguas. Estaba allí porque había cometido el error más estúpido de su vida. En calidad de nuevo jefe de inteligencia de la 8.ª Fuerza Aérea, fue informado de la existencia de ultra poco después de llegar a Inglaterra. A continuación, decidió, tras obtener la reticente aprobación de Doolittle, volar en combate para que el personal de su sección de inteligencia lo respetara más. En su tercera misión, su Fortaleza fue alcanzada por la *flak* y uno de los motores se incendió. El piloto pulsó el botón de saltar y Vanaman fue el primer hombre en salir del avión. Momentos más tarde, el piloto logró controlar en fuego;

canceló la orden de saltar y regresó a Inglaterra con los cuatro tripulantes que quedaban a bordo. La noticia de la captura de Vanaman conmocionó a toda la cadena de mando aliada. Eisenhower estaba furioso con Doolittle por haberle dado permiso a Vanaman para volar sobre el Reich, pues conocía el secreto militar más celosamente guardado de los aliados. «Cuando Van cayó, pensé que lo habíamos perdido todo –afirmó el general Laurence Kuter en una entrevista de posguerra–. Tenía todo aquel material de alto secreto. Nunca, jamás debería haber estado allí».[58] Por fortuna, los alemanes, siempre respetuosos con la jerarquía, no lo interrogaron. Vanaman, el oficial de la Fuerza Aérea de mayor rango capturado en toda la guerra, fue trasladado a Berlín y tratado con deferencia. Le dijeron que lo llevarían a un confortable castillo en Dresde para prisioneros especiales, pero, entre porrazos en la mesa, Vanaman insistió en que lo enviaran al mayor campo de prisioneros de la Fuerza Aérea. A su llegada al Stalag Luft III, reemplazó al coronel Charles Goodrich en el puesto de oficial estadounidense de mayor rango. Fue asignado al complejo del centro y nombró jefe de Estado Mayor a su predecesor, Spivey.

Vanaman se lesionó en la espalda al saltar sobre Alemania y por la noche arrancaba pequeños pedazos de vendas y se las ponía en la boca para no hablar en sueños y revelar su sensacional secreto. Mediante recursos de control mental, logró sacarse de la cabeza la palabra ultra. «Cuando salí de Alemania, ni sabía ni recordaba la palabra clave ultra –rememoró en una entrevista de posguerra–. Es extraño lo que un hombre puede hacer con su mente».[59]

En octubre, los prisioneros recibieron un mensaje de Washington, por canales secretos: idear planes de fuga ya no era su deber de soldados estadounidenses. Los riesgos eran demasiado altos y, con el Rin al alcance de los contingentes anglo-estadounidenses, la liberación de los prisioneros parecía inminente. Algunos siguieron pensado en planes de fuga y excavando túneles, aunque solo fuera como antídoto contra la depresión. Tanto ellos como los *kriegies* que optaron por no hacer nada al respecto vivieron esperanzados el otoño y el invierno de 1944. Sin embargo, no fue una época fácil para ellos. «Preservar la esperanza, una de las cosas que nos mantenía cuerdos, era muy difícil –contó Loevsky, hijo de un latonero inmigrante y pobre–. Nunca toleraría abusos de los alemanes o de ningún otro, pero algunas noches quería llorar, me sentía tan jodidamente solo y asustado».[60] Loevsky tenía un sueño recurrente: «Nunca he sido un judío practicante, pero en mi sueño unos prisioneros judíos me pedían que me sumara a su ceremonia en el barracón. El sueño siempre era el mismo. Los guardas echaban la puerta abajo, nos llevaban como ganado al pinar y nos fusilaban. No podía quitármelo de la cabeza, pero tampoco podía compartirlo con nadie. Era un tipo duro. Tenía una reputación».

Vivir recluido

El Stalag Luft III fue inaugurado en abril de 1942. En ese momento, era un pequeño campo de alta seguridad para aviadores de la RAF, aunque, hacia finales de 1944, la población reclusa superaba los 10 000. Más de la mitad de los nuevos prisioneros era estadounidense. Con el fin de controlarlos mejor, los *kriegies* se alojaban en cinco complejos independientes –norte, sur, este, central y oeste– y los guardias alemanes y el puesto de mando tenían un complejo propio. En una rincón del campo estaba el *Vorlager*. Contenía instalaciones especiales para los *kriegies*, que incluían enfermería, casa de baños, edificio de almacén y la fresquera. Los aviadores de la RAF estaban repartidos entre los complejos norte y sur; los otros tres estaban reservados para los prisioneros estadounidenses. Cada complejo contenía alrededor de una docena de barracones curtidos por la intemperie, una cocina, un edificio con duchas, lavandería y una combinación de teatro y capilla. Dispersos entre los barracones pintados de gris apagado había campos de béisbol, fútbol y fútbol americano, que habían sido construidos por los *kriegies*.

Cada barracón alojaba a un máximo de 150 hombres en literas dobles y triples. Había de doce a quince dormitorios de diversos tamaños, cada uno provisto de unos pocos bancos, endebles taquillas de madera y una mesa con una bombilla de 20 vatios que colgaba directamente del techo, tal y como muestra la popular película de posguerra *Stalag 17*.********* Esa era la única luz eléctrica en la habitación. Los hombres se fabricaban primitivas lámparas con contenedores de latón que llenaban con la grasa que flotaba sobre la maloliente sopa. Los mandos de mayor rango disponían de salas de dos y cuatro hombres; el resto de la oficialidad tenía dormitorios para doce a quince hombres y los ordenanzas –sargentos enviados al campo en el verano de 1944 a petición de los líderes de cada complejo– se alojaban en un gran habitáculo abarrotado en el centro del barracón. Se encargaban de limpiar, lavar y cocinar para los oficiales, la única tarea que tenían encomendada. Conforme a las cláusulas de las Convenciones de Ginebra, no estaba permitido que los oficiales aviadores trabajaran para la potencia que los había capturado.

En cada extremo del estrecho pasadizo central que separaba las áreas habitables había un lavadero, con grifos de agua fría, una estrecha cocina comunal con sendos fogones de carbón y una pequeña letrina que solo se usaba después del toque de queda nocturno. Las grandes letrinas diurnas, o «abortos», estaban situadas entre los barracones. Los bloques habían sido construidos de forma poco sólida por esclavos soviéticos y las fuertes lluvias desbordaban los delgados tejados de fibra de madera y convertían algunas salas en «lagos en miniatura».[61] En los feroces inviernos de Silesia, las ráfagas de viento helado se colaban por las grietas en las paredes y obligaban a los hombres a dormir vestidos. Algunos aviadores conservaban restos del uniforme de vuelo, aunque la mayoría vestía ropa militar proporcionada por el Ejército de Estados Unidos gracias a la

Cruz Roja Internacional. También llegaba ropa de los paquetes enviados desde casa. «Todo lo que tenías, te lo ponías encima para mantener el calor»,[62] recordó Elmer Lian, un aviador de Fairdale, Dakota del Norte.

En verano, los torbellinos de arena metían tierra en las salas, que se pegaba a la ropa de los hombres y se quedaba bajo las uñas y sobre la piel. En los colchones acechaban piojos y chinches y los «abortos» se desbordaban a menudo, lo que tornaba el aire de las zonas de residencia en un hedor repugnante.

Seguir con vida era la preocupación primordial de los prisioneros; la seguridad, la de los alemanes. Un *Stalag* estaba rodado de dos altas vallas paralelas de metal. Entre ellas, había un denso seto de alambre de espino con largas y afiladas púas. Las torres de vigilancia de tres pisos y hechas de madera –las «cajas de esbirros»– estaban emplazadas en torno a los perímetros de los complejos. Estaban equipadas con poderosos focos y ocupadas por guardias de rostro inexpresivo. A unos 10 metros de la valla del perímetro –en el interior del campo– había un cable bajo (en algunos campos era un raíl). A los prisioneros se les advirtió de que, si cruzaban ese «cable de aviso» por cualquier razón, aunque fuera para recuperar una pelota, los dispararían sin preguntar.

Los barracones estaban construidos a unos 60 centímetros del suelo para desalentar la excavación de túneles. Los «hurones», los guardias de seguridad que hablaban inglés, vestían mono azul y portaban varas de metal y se arrastraban bajo los barracones para comprobar si se estaba excavando algún túnel. Los hurones empleaban los reducidos espacios en la buhardilla del barracón para oír las conversaciones de los *kriegies* y escondían dispositivos de escucha por todo el complejo. También hacían registros sorpresa, a menudo en plena noche. Rasgaban colchones, giraban camastros, arrancaban pisos de madera y tiraban al suelo las escasas posesiones de los prisioneros, las cuales roían los perros guardianes, y a veces robadas.

A las diez en punto de la noche, los guardias alemanes cerraban las persianas y atrancaban las puertas del barracón con pesadas barras de hierro. Centinelas con pistolas ametralladoras Schmeisser colgadas del cuello patrullaban toda la noche por el campo, con sus jadeantes alsacianos tirantes de las correas. Se adiestraba a estos perros de ataque con uniformes aliados en los bosques cercanos al campo y su agresividad era tan impredecible que, a veces, se revolvían contra sus amos. «Si las persianas estaban abiertas después de que se hiciera de noche era peligroso sacar la mano fuera, pues te arriesgabas a que te partieran la muñeca»,[63] recordó John Vietor, piloto de la 15.ª Fuerza Aérea e «invitado del Führer» en el Stalag Luft I, en Barth.

Incidentes similares ocurrían en otros campos. En el Stalag Luft VI, un campamento para sargentos en Prusia Oriental, Glen A. Jostad, un tímido muchacho rural de Wisconsin y operador de radio-artillero de la 8.ª Fuerza Aérea, contó dieciséis agujeros en las paredes de su complejo después de que los

guardias abrieran fuego sin motivo aparente.[64]

En los campamentos de sargentos los guardias eran más duros. En el Stalag Luft IV, en la provincia alemana de Pomerania (hoy pertenece a Polonia) el más destacado de los guardias era el *Feldwebel* Hans Schmidt. Apodado «Gran Jorobado» por los *kriegies*, era un gigante de andar lento, dos metros de alto y casi 136 kilogramos; también era un sádico retorcido. Se situaba a hurtadillas detrás de los prisioneros y les palmeaba las orejas con sus descomunales manos. Los hombres caían de rodillas de dolor y algunos sufrían rotura del tímpano. «Gran Jorobado» patrullaba el complejo con la mirada fija en el suelo y girando un grueso cinto de cuero. El artillero de la Fuerza Aérea George Guderley vio con impotencia cómo Schmidt golpeaba con ese cinturón a un prisionero hasta dejarlo sin sentido. Le infligió con la hebilla unas heridas en el cuero cabelludo tan profundas que se le veía el hueso del cráneo. «No era humano –dijo Guderley, un tipo duro de las calles de Chicago–. Era una bestia. Lo habría matado si hubiera tenido la oportunidad».[65]

En todas las cuestiones, excepto en seguridad, la Luftwaffe daba manga ancha a los prisioneros, a los que permitía gestionar el día a día de los complejos. A las 07.00 h tenía lugar el recuento o *Appell*. Los prisioneros permanecían en posición de firmes formando un cuadrado poco profundo en el patio mientras los oficiales al mando pasaban lista. Una vez finalizado –en ocasiones se contaba hasta diez veces–, los alemanes saludaban a los oficiales aliados de mayor rango del campo y estos daban orden de romper filas. El resto del día, hasta el toque de queda, los *kriegies* estaban bajo la autoridad oficiosa de sus superiores militares. Un mando oficial de alto rango estaba al cargo de cada complejo (en los *Stalag* de clases de tropa, los prisioneros elegían a un representante). Respondían a este los jefes de bloque, cada uno de los cuales estaba al cargo de un barracón o bloque. Los líderes del campo ejercían de intermediarios en las negociaciones con los alemanes y se comunicaban con los delegados del Gobierno suizo, que ejercía de potencia protectora en Alemania. El Convenio de Ginebra de 1929 requería a todos los beligerantes que aceptaran la ayuda de las potencias protectoras a la hora de resolver disputas relacionadas con los prisioneros de guerra, así como que inspeccionaran regularmente los campos con el fin de garantizar que las condiciones de vida se ajustaran a los baremos definidos en las leyes de Ginebra. El Comité Internacional de la Cruz Roja, una entidad humanitaria independiente con sede en Ginebra, también visitaba los campos, auspiciada por las Convenciones de Ginebra en torno a los prisioneros de guerra.[66] Cuando se programaban inspecciones, los alemanes siempre hacían apresuradas mejoras en las condiciones del campo, las cuales rara vez se mantenían una vez finalizaba la visita de los inspectores.

Cada *Stalag* tenía un comité central de seguridad. En el Stalag Luft III recibía

el nombre de Gran X. Lo dirigía un carismático piloto de caza de la 8.ª Fuerza Aérea, el teniente coronel Albert P. «Bub» Clark, uno de los primeros estadounidenses derribados de toda la guerra y oficial al cargo de la seguridad del complejo norte durante la Gran Evasión. Todos los planes de fuga debían recibir la aprobación de X. Si un plan tenía una posibilidad razonable de éxito y no interfería con otro para huir, podía contar con la aprobación y asistencia activa de X. Además, cada complejo disponía de un comité de seguridad propio para protegerse de infiltrados de la Gestapo. Antes de ser asignados a su barracón, los miembros del comité interrogaban a los nuevos *kriegies*. «También los entrevistábamos para comprobar cuáles eran sus capacidades y formación y para ver si nos podían servir [para planificar fugas]»,[67] contó «Bub» Clark. Los hombres con habilidades especiales se asignaban a «factorías» pequeñas y secretas situadas por todo el complejo. Los fotógrafos en época de paz se convertían en expertos falsificadores que producían pasaportes, cartillas de racionamiento y autorizaciones de viaje alemanes; los documentos debían parecer oficiales gracias a sellos de goma confeccionados con los tacones de las botas de vuelo de los internos. Con agujas, hojas de afeitar y pedacitos de vidrio componían brújulas en miniatura; magnetizaban el metal con imanes robados a los alemanes. Los sastres del campo cosían uniformes germanos con mantas viejas, bolsas de arpillera, toallas y ropa de casa; teñían de gris los uniformes con una solución hecha con cubiertas de libro hervidas. Con bloques de madera, escultores aficionados fabricaban pistolas alemanas falsas idénticas a las que portaban los guardias. «Siempre encontrábamos a alguien que podía hacer aquello que necesitábamos», dijo Clark.

Mientras estos hombres trabajaban, o mientras un grupo de excavadores de túneles taladraba bajo un blocao, unos individuos llamados «títeres» montaban guardia en cada una de las entradas del barracón. Si venía un alemán, el títere gritaba: «¡Un esbirro!» y el trabajo clandestino cesaba.

Excavar túneles era una labor difícil y peligrosa, en particular en Sagan, donde el suelo arenoso parecía estar en perpetuo movimiento. Los equipos de excavación de dos hombres –«topos»– trabajaban boca abajo y se impulsaban con los codos. Usaban soportes de cama para apuntalar los túneles y los *kriegie* del ramo del metal creaban herramientas para extraer tierra e introducían aire limpio con fuelles fabricados a mano mediante conductos hechos con latas vacías de Klim (*milk*, «leche» dicho al revés). Las entradas se camuflaban bajo estufas encendidas y desagües de baños. La tarea duraba meses y algunos túneles abarcaban centenares de metros. Se deshacían de la tierra tirándola por los inodoros del barracón y rellenando colchones y taquillas. También existían los «pingüinos», hombres que transportaban tierra recién excavada en bolsas de tela con forma de salchicha ocultas en el interior de sus anchos pantalones. Las bolsas colgaban de una larga eslinga que llevaban al cuello. Los pingüinos se paseaban

por el perímetro del campo. Al tirar de un cordel atado al extremo de la bolsa, dejaban caer poco a poco el suelo arenoso. Detrás de ellos venían otros, que pateaban la arena sucia y oscura sobre la arena amarilla recién excavada, que incluso olía diferente que la de superficie.

Pero fue en vano. Como reportó después de la guerra un líder de los *kriegies*: «Cada vez que un grupo de prisioneros [...] se arrastraba bajo tierra hasta un punto fuera del campo, tenía lugar el triste anticlímax de encontrarse en el agujero de salida con guardias alemanes que apuntaban con sus fusiles y que los conducían al confinamiento solitario».[68]

El escritor Damon Runyon puso en boca de uno de sus personajes: «La vida son seis a cinco en contra».********** Las posibilidades de escapar de un *Stalag* germano eran aún más bajas. Los hombres lo sabían y también comprendían que para tener alguna posibilidad de superar las líneas germanas tenían que vestir ropas de civil o un uniforme enemigo, lo cual era una garantía casi completa de fusilamiento inmediato si la Gestapo los capturaba. No existen datos fiables, pero en toda la guerra es probable que menos del 2 por ciento de prisioneros estadounidenses intentara huir de los campos alemanes, de los cuales una cifra desconocida alcanzó la libertad. Las fuentes de la inteligencia británica sostienen que 28 349 militares de la Commonwealth británica y aliados (griegos, polacos, franceses, checos y soviéticos), así como 7498 estadounidenses, escaparon de los campos o evitaron ser capturados durante la Segunda Guerra Mundial.[69] Los evadidos fueron mucho más numerosos que los fugados.***********

Tras la Gran Evasión, ningún prisionero huido de un campo de la Luftwaffe logró llegar a un país aliado o neutral. Con el fin de mantener el orden y el ánimo de la tropa, los oficiales aliados imponían disciplina militar: «Si los hubiéramos dejado solos, se habrían abandonado, se hubieran dejado barba, se habrían vuelto desaliñados –relató Bob Clark–. Se hubieran dejado ir sin más. Por eso había inspecciones de barracones los sábados por la mañana; los hacíamos desfilar [...] aprovechábamos cada oportunidad de impedirles olvidar que eran militares y que su país los necesitaría cuando volvieran a casa».[70]

La vida del prisionero de guerra era en todo punto comunal. Los hombres formaban «combinados», grupos de cuatro a doce *kriegies* que convivían en una estrecha sala en la que lo compartían casi todo. «En este grupo convivimos y encontramos a nuestros amigos»,[71] escribió Eugene Halmos en su diario secreto, que redactaba en fragmentos de papel. Los combinados preparaban en el barracón casi toda la comida. La cocina del campo proporcionaba solo una ración cocinada al día, por lo general sopa de cebada con la consistencia del pegamento y diminutos insectos blancos que flotaban en la superficie. Los bichos estaban muy solicitados; eran una fuente de proteína. Los alemanes proporcionaban alimentos no cocinados a los *kriegies* para que se los prepararan en sus cocinas improvisadas: patatas infestadas de gusanos, margarina que parecía grasa

lubricante y *blutwurst*, una morcilla hecha de cebolla y sangre animal coagulada. Todas las comidas se acompañaban con «pan de esbirro», una mixtura dura y negra cuyos ingredientes incluían serrín. La comida de la Luftwaffe era tan mala que algunos prisioneros nuevos se negaban a comer. Un *kriegie* recién llegado, un jactancioso capitán que se tocaba con su gorra de oficial «ladeada»[72] fue asignado al combinado de Lou Loevsky. En su primera noche en el campo, se quedó mirando una pieza de carne de dudoso aspecto y gruñó: «¿Qué cojones es esto?».[73] Le explicaron que era salchicha hecha con sangre de animales sacrificados. Apartó su porción y espetó: «Antes comería mierda». Al día siguiente, al sentarse a la mesa, le rugían las tripas. Señaló la *blutwurst* y dijo: «Pásame la mierda, por favor».

Las raciones alemanas se complementaban con la comida que llegaba con los paquetes de la Cruz Roja, más nutritiva. Las fuerzas armadas aliadas pagaban y preparaban estos envíos, que la Cruz Roja suiza remitía a Alemania. Además de cigarrillos y barras de chocolate del Ejército, cada «maleta» de cartón contenía unos 4,5 kilogramos de conservas: pasas, atún, paté de hígado, carne enlatada, azúcar, mermelada, Spam,************ ciruelas, galletas saladas, café soluble y una lata de 400 gramos de leche condensada. Estos paquetes de la Cruz Roja salvaron a millares de *kriegies* de padecer trastornos provocados por la dieta. Los combinados dividían a partes iguales el contenido de los paquetes, excepto los cigarrillos, las barras de chocolate y la mermelada. Había robos, pero no era algo común. «Podías dejar un pedazo de pan sobre tu almohada y a nadie se le ocurría tocarlo»,[74] dijo Elmer Lian.

Una de las instituciones más ingeniosas creadas por los prisioneros fue el «Foodaco». En esta «tienda de trueques del *Stalag*», ubicada en la cocina del campo, se intercambiaba comida de la Cruz Roja mediante un sistema de trueque muy bien regulado, en el que los cigarrillos constituían el principal medio de intercambio. Cada artículo tenía un precio, o valor en puntos: un cigarrillo equivalía a un punto. El Foodaco (abreviatura de *Food Account*, «cuenta de alimentos») también proporcionaba artículos de aseo y ropa de repuesto. Cada artículo tenía un cargo adicional. El «dinero» servía para sobornar a los guardias ávidos de nicotina y a obtener equipo de fuga y supervivencia: cámaras, ropa, componentes de radio y pequeñas herramientas.

Cada combinado tenía asignado un «tiempo de fogón» en el barracón de cocina para preparar comidas calientes con los víveres recibidos de los alemanes y de la Cruz Roja. «Los cocineros rodeaban el fogón, pinchando, tanteando, revolviendo y probando»[75] y estaban ansiosos por intercambiaban recetas. Hombres que jamás se habían acercado a una sartén demostraron una sorprendente inventiva. A falta de harina, hacían dulces con galletas saladas y una sabrosa sopa a base de Spam y cebollas alemanas. Los *kriegies* sedientos hallaron la forma de producir destilados con pasas, ciruelas y azúcar. Tres copas hacían sentir

un placentero calorcillo, cuatro causaban una explosión intestinal.

Los alemanes rara vez proporcionaban verduras y hortalizas frescas, por lo que los hombres cultivaban «huertos de la victoria»[76] detrás de los barracones, donde plantaban rábanos, zanahorias, berzas, lechugas y cebollas. A pesar de todo su ingenio, la dieta diaria de los *kriegies* apenas los sustentaba. «Podías distinguir a un veterano del campo porque no se molestaba en apartar los gusanos mientras se comía su cebada»,[77] afirmó Roger Burwell, que se alojaba en el mismo complejo que Loevsky.

Los historiadores han destacado mucho la adhesión general de los alemanes a las Convenciones de Ginebra, así como la baja mortalidad de los *Stalag*, con unos 5 fallecimientos por cada 1000 prisioneros. En realidad, los alimentos y la ropa que proporcionaban no cumplían los mínimos establecidos por el tratado. En esa época, un hombre de estatura media requería 3000 calorías para tener un nivel de actividad vital razonable; los alemanes proporcionaban entre 1500 y 1900. Los aviadores de los campamentos de oficiales estaban mucho mejor alimentados que los sargentos recluidos en sus *Stalag*, o los infantes encerrados en los campamentos de otras regiones del Reich.[78]

La atención médica en todos los *Stalag* era escandalosa: el equipamiento era medieval y el personal insuficiente. Los aviadores capturados heridos de gravedad eran enviados primero a un hospital alemán, donde recibían buen cuidado. Sin embargo, a muy pocos pacientes se les daba el indispensable tratamiento adicional una vez que eran trasladados a los *Stalag*. «Teníamos en el campo a hombres a los que les faltaban brazos y piernas […] recordó el sargento Richard H. Hoffman, prisionero en el Stalag XVIIB, en Krems, Austria–. Los sanitarios [estadounidenses] establecieron una sala de terapia para ayudarlos […] los heridos ejercitaban los muñones con pesos y poleas de fabricación casera, para así reforzar los miembros […] los alemanes no suministraban prótesis».[79]

En el Stalag Luft IV, en Pomerania, donde el «Gran Jorobado» patrullaba entre los complejos, el capitán Leslie Caplan, un cirujano de vuelo estadounidense, trataba a una inmensa cantidad de enfermos, producto del hacinamiento, la suciedad permanente (el campo carecía de duchas comunales), las pulgas de arena parasitarias y las raciones de hambre.[80] Era el peor de todos los campos de la Fuerza Aérea, dirigido por el *Oberstleutnant* Aribert Bombach, un nazi declarado que había perdido a su familia en un ataque aéreo aliado. En ese lugar, en el verano de 1944, un grupo de casi 2000 aviadores anglo-estadounidenses fue víctima de uno de los actos de crueldad más feroces perpetrados por los alemanes en sus campos de prisioneros.

Eran sargentos artilleros transferidos desde el Stalag Luft VI en Heydekrug, una localidad desolada de Prusia Oriental, en la frontera con Lituania y en mitad de la ruta de avance de la violenta ofensiva soviética de verano. La tórrida tarde del 14 de julio, los sargentos de Heydekrug fueron transportados en vagones

cerrados de trenes de ganado al puerto de Memel, en el mar Báltico, donde los encerraron como a bestias en las hediondas bodegas de dos buques carboneros herrumbrosos, «más apretujados –comentó un prisionero de guerra– que los esclavos en los antiguos barcos negreros».[81] El hedor era tan horrendo que un prisionero, al bajar a la sentina por primera vez, se quedó a mitad de camino y pasó todo el viaje por mar aferrado a la escalera del buque. Era el sargento John W. Carson, el hermano gemelo desaparecido del artillero de cola Eugene «Wing Ding» Carson. Artillero-operador de radio de la 15.ª Fuerza Aérea, John fue abatido sobre Atenas, Grecia, a finales de diciembre de 1943 y la Fuerza Aérea no había podido localizarlo.

Después de dos días de travesía, el buque que transportaba al grupo de John Carson ancló en la ciudad portuaria alemana de Swinemünde, en la embocadura del río Óder. Allí, metieron a los aviadores en furgones y los esposaron por parejas. A la mañana siguiente, llegaron a un remoto cruce ferroviario llamado Kiefheide. Cuando los guardias abrieron las puertas correderas de los vehículos, los hombres se arrastraban y caían al suelo «en una repulsiva cámara lenta, gimoteando y gritando»,[82] recuerda Tommy LaMore, piloto de B-17 y prisionero en el Luft IV que había sido reclutado para ayudar a trasladar al campo a los nuevos prisioneros.

Los prisioneros de Heydekrug estaban cubiertos de arañazos y llagas, de vómito y excrementos y maldecían a los alemanes:

«¡Adelante, *krauts* de mierda! ¡Matadnos!».[83]

«Los hombres –describió LaMore– estaban fuera de sí, a punto de atacar a los guardias».[84]

El *Hauptmann* Walther Pickhardt, célebre por su brutalidad, estaba allí para asegurar que tal cosa no sucediera. Agitando una pistola y alzándose sobre su metro y sesenta centímetros, incitó a un grupo de guardianes y de jóvenes cadetes navales que estaban en la zona. Los cadetes de la Kriegsmarine estaban detrás de Pickhardt, con el uniforme recién planchado y las relucientes bayonetas desenvainadas. «Esa es la gente que bombardea a vuestras mujeres e hijos. Es la hora de la venganza»,[85] gritó Pickhardt. Después de que los sufrientes hombres bajaron de los furgones, Pickhardt ordenó a sus guardias que los llevaran por un angosto camino a través de un frondoso pinar. «Tan pronto como nos adentramos en el camino, nos ordenaron apretar el paso y los de la Kriegsmarine empezaron a golpear a algunos prisioneros con las culatas de los fusiles y a pincharlos con las bayonetas –relató William D. Henderson, artillero de cola de la 8.ª Fuerza Aérea y natural de Misisipi–. Siguieron vociferando que corriéramos más rápido. Soltaron a los perros contra la columna».[86]

A ambos lados del camino forestal había nidos de ametralladora ocultos. Pickhardt quería provocar a los prisioneros para que intentaran escapar en el tentador bosque, pero ninguno picó el anzuelo.

No había cadenas suficientes para todos los prisioneros y los que no estaban encadenados podían correr a la vez. Sin embargo, muchos de los hombres maniatados se desplomaban. Cuando lo hacían, los infantes de Marina y los perros caían sobre ellos; los marineros gritaban los nombres de las ciudades alemanas bombardeadas mientras los pinchaban y clavaban con las bayonetas: «Eine für Hamburg, eine für Köln!» [¡Una por Hamburgo, una por Colonia!]. Algunos prisioneros aún sufrían heridas de guerra, otros estaban extenuados, mareados y enfermos por la pesadilla báltica. El sargento Edwin W. Hayes estaba esposado a su mejor amigo, Robert Richards, que tenía una herida abierta en la pierna y había perdido un ojo cuando fue derribado. Richards tropezó, pero Hayes lo levantó y cargó con él el resto del camino. Otros hombres hicieron lo mismo por compañeros más débiles a los que estaban encadenados.[87] «Fue un momento de heroísmo anónimo –dijo el prisionero y poeta Robert Doherty–. El hermano llevaba al hermano».[88]

Después de una carrera de unos tres kilómetros, los prisioneros salieron del bosque y entraron en un amplio claro; delante de ellos estaba el campamento, levantado con tablas de pino. Los hombres se dejaron caer a tierra y Pickhardt hizo volver a los perros. Aunque no murió ninguno de los cerca de 150 hombres que recibieron mordiscos y cuchilladas en la carrera de Heydekrug, algunos padecieron discapacidad permanente.[89]

«Como todos los demás –recordó John Carson–, me adapté a la rutina de obediencia y muerte lenta por inanición».[90] Era más fácil morir que vivir. Sin embargo, después de saber por unos prisioneros del 92.º Grupo de Bombardeo que su hermano gemelo había regresado a Inglaterra para un segundo turno de servicio, supo que «Wing Ding» había vuelto para buscarlo. «Estaba decidido a sobrevivir».

LOS TRIPULANTES DE BOMBARDERO ESTABAN ENTRENADOS PARA COOPERAR y eso les fue de gran ayuda en los campos, como también lo fue en la carrera de Heydekrug. La tensión de vivir en un espacio reducido con entre doce y dieciséis hombres, durante meses, años incluso, provocó roces, enfrentamientos y, de vez en cuando, peleas a puñetazos. Sin embargo, los barracones de los campamentos de la Fuerza Aérea, al igual que los compartimentos de los bombarderos, eran lugares de una armonía sorprendente. Hombres de orígenes muy diversos enterraban sus diferencias y también sus prejuicios «y se plegaban a la voluntad del buen juicio»,[91] como afirmó un aviador.

A algunos hombres les costaba más coexistir con ellos mismos que con sus compañeros. El tiempo era el enemigo de todos los *kriegies*. «Cada día nacía para acabar con él, en un proceso lento y agónico»,[92] escribió un prisionero de guerra. En el diario que redactó durante sus dos años de confinamiento en Barth, Francis «Budd» Gerald, piloto de Fortaleza, dotó a «la alambrada» que les encerraba de

características humanas, «un tirano severo y silencioso. Está erizado de púas, hay exactamente 8369 en su siniestro perímetro, delante de nuestros barracones. Los he contado. Todos lo hacemos y con frecuencia. Antes eran 8370, pero hace poco una se oxidó y cayó. Fue todo un acontecimiento. Puedes engañar a "la alambrada" […] aunque no por mucho tiempo […] Puedes darle la espalda y escapar fabricando un marco de cuadro con una lata, o hacer la limpieza semanal, o escribir un poema […] pero cuando puedes vuelves a alzar la vista, allí está […] bloqueando cada uno de tus sueños, tus planes, todo vano momento de entusiasmo […]».[93]

«La alambrada», el persistente recordatorio de la indefensión de los prisioneros, llevó al límite a numerosos hombres: era la «enfermedad del alambre espinoso», como la llamaban los *kriegies*. El síntoma más característico era una «melancolía desmoralizante»,[94] la sensación de estar atrapados sin esperanza de liberación. En su variante más perniciosa, evolucionaba a una «psicosis de cautiverio»;[95] las víctimas eran incapaces de concentrarse o incluso de recordar su nombre. Los que padecían este mal se volvían apáticos y distraídos y se pasaban días enteros en los catres mirando a la pared. Otros pasaban de la apatía a un abatimiento paralizante, que les imposibilitaba hablar o incluso comunicarse por gestos. La incertidumbre inherente al cautiverio agravaba su trastorno. Al contrario que la mayoría de reclusos en una prisión civil, los *kriegies* nunca sabían cuándo los liberarían, si es que tal cosa sucedía alguna vez. Eso llevaba a algunos hombres muy enfermos a preferir la muerte a seguir confinados.

Una rara noche de verano en la que habían dejado abiertas las ventanas de los prisioneros, John Vietor y un amigo vieron a un tripulante de bombardero salir del barracón y emprender una carrera suicida hacia la alambrada. «Pocos segundos más tarde, oímos un disparo y el gruñido contenido de un perro […] en un minuto, un foco barrió la zona con su haz cegador […] a tres metros de distancia yacía el cuerpo postrado de un prisionero herido. Sobre él, un alsaciano ladraba y un rechoncho guardia aún sostenía la pistola en la mano».[96]

Por la noche, en los fétidos combinados era imposible distinguir los gritos angustiados de los que padecían la enfermedad del alambre espinoso de los que estaban atormentados por pesadillas: visiones de aviones que estallaban, paracaídas en llamas, cuerpos abrasados. «Una noche oí decir a un hombre: "Artillero lateral a piloto […] le han dado duro a Joe. ¡Oh, Dios. Le han partido por la mitad! –recogió Richard Hoffman en sus conmovedoras memorias de prisión–. Hubo silencio y luego sollozos reprimidos».[97]

Durante la guerra, millares de infantes estadounidenses fingieron estar locos para que los retiraran de primera línea y los enviaran a un hospital de campaña y luego a casa. Nadie fingía locura en un *Stalag*. Las condiciones en los hospitales de los campos eran tan terribles como en los barracones y los alemanes se negaban a repatriar a prisioneros que padecían trastornos mentales. Los

prisioneros confiaban en sus amigos para mantenerse cuerdos. «Tengo la sensación de que estoy al límite –le confesó a Glen Jostad un compañero de dotación–. No me pierdas de vista. Si me ves hacer locuras, contenme».[98] Eso ayudaba. Así y todo, bastantes prisioneros, superados por la desesperación, trataron de quitarse la vida. El teniente Philip B. Miller, bombardero de un B-24, narró la historia de un hombre tranquilo y reservado de su combinado que se cortó la garganta y las muñecas con una cuchilla de afeitar «y perdió sangre suficiente para pintar una casa. Un excelente doctor británico lo remendó y le mandó de vuelta al complejo».[99]

No se dispone de cifras fiables de los suicidios en los *Stalag*. Sin embargo, todos los relatos coinciden en que el número fue bajo.[100] La mayoría de *kriegies* aguantaba la presión y bastantes se beneficiaron de la experiencia. «Los amigos más maravillosos que jamás he tenido estaban en esos campos –dijo el teniente coronel «Bub» Clark–. Ninguno de nosotros pensaba que la experiencia fuera una completa pérdida de tiempo. Muchos aprendimos un montón de nosotros mismos. Y no cabe duda de que aprendimos a llevarnos bien con otras personas en circunstancias difíciles, lo cual es una lección muy importante».[101] Las privaciones que los *kriegies* soportaron hicieron que gran parte de ellos valoraran mucho más ciertas cosas que antes daban por hechas. En sus memorias de cautiverio, John Vietor citó un antiguo proverbio árabe:

Me quejaba por no tener zapatos,
hasta que conocí a un hombre que no tenía pies.*************[102]

En sus primeras semanas en Sagan, en julio de 1944, Eugene Halmos se sumió en una tristeza devastadora. «Siempre la alambrada a tu alrededor […] siempre las torres con los guardias […] siempre sin un lugar donde ir».[103] Sin embargo, pronto aprendió que «el truco estaba en mantenerse ocupado».[104] En el campo había un par de floretes: empezó a practicar esgrima y se obligaba a participar en actividades organizadas. A principios de agosto, anotó en su diario: «Aunque resulte sorprendente, en un lugar como este uno amplía sus horizontes».[105] Junto con David Westheimer, fundó los libros «la mejor evasión».[106] Generosos donativos de la Cruz Roja estadounidense, de la YMCA (Young Men's Christian Association, Asociación Cristiana de Jóvenes) y de su entorno en Estados Unidos permitieron a los campamentos de la Fuerza Aérea montar unas notables bibliotecas. La del complejo sur del Stalag Luft III ocupaba dos salas contiguas en un barracón, una de ellas provista de butacas y sofás que los prisioneros habían fabricado con cajas de embalaje. Poco después del recuento, tenía lugar «una loca carrera para conseguir los mejores asientos y los mejores libros».[107] Casi cada día, un grupo de habituales acudía a la sección de consulta; algunos de ellos se preparaban para volver a la universidad después de la

guerra. Nicholas Katzenbach, navegante de un bombardero medio con base en Italia y, años más tarde, fiscal general de Estados Unidos, leyó y se preparó con tal disciplina que cuando regresó de la guerra pudo saltarse sus últimos años de estudio en Princeton. Persuadió a la universidad para que le convalidaran el equivalente a dos años de clases y así poder graduarse con su promoción. «Lo que hizo mi padre […] asumió una especie de valor legendario en nuestra casa –escribió su hijo John, autor de la novela acerca de prisioneros de guerra *La guerra de Hart* (*Hart's War*)–.**************, La lección era muy simple: en toda situación, por más dura que fuera, siempre se podía encontrar una oportunidad».[108]

David Westheimer, amigo de Katzenbach, empezó a leer con la única intención de matar el tiempo. Sin embargo, pronto se vio transportado a mundos inesperados. «En el cautiverio, los libros nos transmitían vívidas imágenes que sus autores no podían ni soñar, una riqueza fuera del alcance del lector ocasional sentado en un sillón en una habitación confortable […] "Mientras Millicent corría por el sendero, las ramitas le rozaban las piernas".*************** Piernas. Veía piernas, por supuesto. Piernas desnudas. Y todo lo que había por encima de estas también estaba desnudo».[109]

Los artículos más populares de las bibliotecas de los *kriegies* eran las revistas de cine suizas que publicaban fotografías de las divas de Hollywood, increíblemente bellas. Betty Grable, con sus labios carnosos, tenía un gran éxito. Sin embargo, en una encuesta realizada en el Stalag Luft III, la sugestiva Ingrid Bergman ganó con facilidad el título de «chica que a los *kriegies* del campamento oeste más les gustaría que les abriera las latas de Klim».[110]

Los *kriegies* también establecieron sus propias «universidades». La de Sagan ofrecía casi cuarenta cursos, todos impartidos por los internos. Había temarios de química, matemáticas, física, filosofía, latín, literatura, historia, mecánica del automóvil, marketing, contabilidad, impresión y musculación. Los libros de texto escaseaban, pero la YMCA proporcionó pizarras y cuadernos en abundancia. Un prisionero escribió a casa que estaba estudiando literatura francesa e inglesa en la «Sagan U»[111] y que leía *Guerra y paz* por placer. Hacia el final de la contienda, numerosas universidades y centros de estudio estadounidenses ofrecieron créditos por los rigurosos cursos de los cualificados instructores de los campos de prisioneros.

Todos los campamentos de la Fuerza Aérea tenían activos grupos de teatro. Algunos hombres tenían experiencia escénica, aunque el entusiasmo abundaba más que el talento. Con materiales proporcionados por la YMCA, los *kriegies* preparaban vestidos y escenarios y construyeron asientos de sorprendente comodidad con las cajas de comida de la Cruz Roja. Fabricaban candelabros con latas y los instrumentos de la YMCA sirvieron para formar orquestas sinfónicas con nombres como los Luftbandstters o los Sagan Serenaders. Los músicos

profesionales escribían de memoria partituras sobre pedazos de papel higiénico y enseñaban solfeo a los no iniciados. La YMCA les enviaba libretos, aunque los prisioneros escribieron y produjeron docenas de obras propias.

El teatro era una instalación multiusos. «Después de recibir de la YMCA unos altavoces y centenares de discos sinfónicos, a primera hora de la tarde oscurecíamos el teatro –rememoró el coronel Spivey– y [nuestro jefe de orquesta] ponía a Mozart, Beethoven o a algún otro célebre compositor y explicaba la música según iba sonando. En esas ocasiones, el aforo casi siempre se completaba».[112] Los hombres nunca tenían música suficiente. El complejo sur de Sagan obtuvo de la Cruz Roja un tocadiscos portátil que circulaba de combinado en combinado, junto con pilas de discos enmohecidos. «Cuando era nuestro turno, el fonógrafo nunca dejaba de sonar –recordó Westheimer–. Por la noche era lo mejor. Lo escuchábamos mucho después del toque de queda. Un hombre se ofrecía voluntario para darle cuerda y cambiar los discos, mientras los demás permanecían en sus catres, oyendo los mismos discos una y otra vez, felices y nostálgicos. *Rosalita*, *You Are Always in My Heart*, *That Old Black Magic* y alrededor de una docena de temas más».[113]

Los sueños de los *kriegies* los acaparaban mujeres y sus cartas a esposas y novias rebosaban de tensión sexual. Un prisionero le dijo a su esposa que repintarían el techo del dormitorio de su color favorito, porque, cuando volviera, iba a pasar mucho tiempo mirándolo.[114] De vez en cuando, algunas mujeres del pueblo se paseaban provocativas frente al perímetro del campo, contoneándose y enloqueciendo a los hombres. La visión de aquellas féminas intocables sumía a los prisioneros en la desesperación. Una reluciente mañana de domingo, dos aviadores británicos caminaban por el perímetro del campo de Sagan mientras rememoraban lo que solían hacer en casa un día como aquel. De repente, dos atractivas mujeres surgieron de un sendero de los bosques y empezaron a caminar a lo largo de la línea de la alambrada. Al pasar, una de ellas dijo con una dulce voz: «Buenos días, caballeros, qué mañana tan bonita».[115]

«Esas pocas palabras […] nos golpearon como un rayo láser justo entre los ojos –dijo John Cordwell–. No hizo falta decir nada. Dimos media vuelta, volvimos a nuestra cama y nos hundimos en una absoluta depresión. Nos quedamos allí tumbados durante semanas hasta que conseguimos librarnos de ella».

En los teatros de los campos también actuaban los grupos musicales y las bandas de *jazz* y los domingos oficiaban servicios religiosos audaces capellanes que se habían ofrecido voluntarios para lanzarse en paracaídas sobre Alemania para estar con los reclusos. La religión era un consuelo, pero el correo era mucho más importante. A cada prisionero se le permitía enviar tres cartas y cuatro tarjetas postales al mes. Tras pasar por la censura, cada misiva tardaba de tres a cuatro meses en llegar a su destino: el retraso se debía a que tenía que pasar por la

censura de los propios prisioneros y por la de los alemanes (el trabajo de los *kriegies* censores era asegurarse de que ningún prisionero hallara, sin quererlo, planes de fuga u operaciones clandestinas en el interior de los complejos). No había restricciones a la cantidad de correo que se recibía, aunque el sistema de entrega alemán tenía fuertes altibajos, lo cual hizo sospechar a algunos hombres, de forma errónea, que el enemigo los torturaba reteniendo cartas de casa. El correo contenía pasajes selectos que los hombres compartían a veces con sus compañeros de cautiverio. Un capitán recibió un suéter de una mujer por medio de la Cruz Roja. Este escribió para darle las gracias, pero ella respondió: «Siento que un prisionero reciba el jersey que tejí. Lo hice para un luchador».[116] Un segundo aviador recibió noticias inesperadas de su mujer: «Querido Harry, espero que puedas entenderlo. Acabo de tener un bebé [...] es tan buen tipo [...] te envía cigarrillos».

En una pared junto a su litera, un *kriegie* con iniciativa creó una galería de «solteras impacientes».[117] Una fila tras otra de retratos de mujeres, incluida una vestida con su traje de novia, que habían enviado cartas «Querido John»*************** a sus maridos y novios en Sagan. Las fotografías habían sido donadas por los despechados *kriegies*. «Había muchas risas en el campo –contó Lou Loevsky–. Incluso los cornudos se reían de sí mismos. La vida era tan triste que necesitabas humor para mantener la cordura».[118]

Nada elevaba o bajaba más la moral de los prisioneros que el reparto de correo, con la posible excepción de las noticias de guerra. Los *kriegies* obtenían información acerca de la contienda de tres fuentes: nuevos prisioneros, emisiones de radio aliadas y germanas y hojas de noticias publicadas clandestinamente en los campos. Al contrario que los chismosos diarios de los *kriegies*, estas hojas contenían las últimas noticias de los frentes bélicos del mundo. «El único diario veraz en toda Alemania».[119] Así es como Lowell Bennett, antiguo corresponsal internacional, describió al *Pow WoW* (*Prisoners of War Waiting on Winning*, Prisioneros de Guerra que Esperan Ganar), el periódico clandestino que ayudó a establecer en el Stalag Luft I.[120] Las noticias bélicas que reportaba provenían de un equipo de radio oculto en la pared de un barracón de uno de los complejos británicos. Los clavos que fijaban el receptor servían de terminales y estaban conectados a una antena y a unos cables de micrófono. Las piezas para construir la radio habían sido introducidas en el campamento por guardias alemanes a cambio de cigarrillos. Un mecanógrafo redactaba las noticias en papel higiénico que entregaba en el complejo de Bennett un oficial de enlace británico que tenía permiso de los alemanes para transportar mensajes relevantes entre los líderes aliados de los complejos. El oficial británico transportaba las noticias en un reloj de pulsera hueco; con el fin de evitar que lo descubrieran, ajustaba las manecillas a la hora correcta del día por si le cacheaban los guardias. Los pedazos de papel higiénico pasaban a Bennett y a su personal, que se ponían a trabajar en la

preparación de un diario de una sola hoja escrita a mano. Solo producían cuatro copias de cada número en papel carbón, que fabricaban ahumando hojas blancas con lámparas de lata, a razón de un ejemplar por cada complejo estadounidense. Los ingeniosos británicos producían su propia hoja de noticias. Unos mensajeros entregaban las hojas a los oficiales de seguridad de los barracones, quienes las leían en voz alta a los hombres, en general en los baños, mientras secuaces vigilaban a ambos lados del barracón y frente a la ventana de los baños. Una vez hecho esto, tiraban el papel a la estufa de leña.[121]

Los alemanes tuvieron noticias del *Pow Wow* y de la radio secreta. Los barracones donde se producía el diario se registraban mucho más que ningún otro en Barth. Así y todo, la hoja de noticias de 2000 palabras jamás faltó a su cita. Los alemanes tampoco hallaron jamás la localización de la radio.[122]

Cada campamento de la Fuerza Aérea tenía un diario propio y cuando llegaban noticias de la guerra con los progresos de los ejércitos aliados se indicaban en grandes mapas hechos a mano que colgaban de las paredes de los bloques. Las noticias del otoño de 1944 eran esperanzadoras. Tanto los aliados occidentales como el Ejército Rojo estaban en las fronteras de Alemania y los cielos se llenaban casi a diario de bombarderos plateados de Inglaterra. Cada vez que una formación volaba sobre ellos, los *kriegies* se agrupaban fuera y gritaban de júbilo.

Sin embargo, a medida que se acercaba el invierno, los aliados occidentales se quedaron estancados a lo largo de la Línea Sigfrido y los ánimos en los *Stalag* se tornaron pesimistas. Ese mes de diciembre, los campos tuvieron noticia de la furiosa contraofensiva alemana en las Ardenas. «Nuestros guardias, en su mayoría soldados viejos y gordos de la Wehrmacht, estaban exultantes»,[123] recordó Gale Cleven. La desesperación empezó a extenderse entre la tropa y los prisioneros veteranos comenzaron a hablar «entre susurros»[124] de la posibilidad de un «cautiverio a perpetuidad». La temperatura se desplomó y los hombres permanecían todo el día en cama para no perder calor. Tanto la comida como el correo escaseaban de forma angustiante debido a la devastación infligida por la aviación aliada en las vías férreas y las carreteras de Alemania. Lo único que impidió fallecer de inanición a los hombres, alimentados a base de sopa aguada, legumbres infestadas de gusanos y pan de esbirro, fue un pequeño remanente, llegado de Ginebra, de paquetes de comida de la Cruz Roja. Incluso el animoso Eugene Halmos empezó a desesperarse. «El día de la liberación se aleja cada vez más hacia el futuro»,[125] recogió en su diario. El único consuelo que tuvo Lou Loevsky aquel terrible invierno fue la noticia de que su taquilla de Inglaterra había sido purgada: un amigo había confiscado los preservativos antes de que enviaran sus pertenencias a casa.

Las noticias de la guerra apagaron, aunque no mataron del todo, el espíritu navideño. En el Stalag Luft I, los aviadores decoraron los combinados con

pedazos de papel pintados con acuarelas donadas por la Cruz Roja. Construyeron un árbol de Navidad con un palo de escoba y tiras de alambre cortadas de latas de Klim y lo adornaron con recortes de papel higiénico coloreados para simular el follaje requerido. «Estiraban fragmentos de celofán de paquetes de cigarrillos como si fuera espumillón. Recortaban con sumo cuidado los papeles multicolores de los envoltorios de jabón, etiquetas de latas y las portadas de cuadernos para hacer adornos. Papel cortado con una cuchilla de afeitar servía de nieve».[126] Un capellán –un recio británico que había sido capturado en Dunkerque en 1940– ofició un servicio religioso en Nochebuena en el comedor y un coro de casi 2000 hombres, la mayor parte de los cuales permanecía fuera, cantó acompañado de un pequeño órgano del YMCA.

La mañana del día de Navidad hizo frío, pero la claridad diurna era excepcional y los aviadores del Stalag Luft III recibieron paquetes especiales de la Cruz Roja con pavo relleno, galletas y pudin de pasas. Los alemanes incluso aportaron sombreros de fiesta y matasuegras baratos. Los prisioneros intentaron divertirse, pero, para la mayoría, fue una «fiesta vacía».[127] Al igual que los demás, todos los pensamientos de Eugene Halmos estaban en su hogar. Allí le esperaban una chica llamada Ann y la luna de miel que la pareja nunca pudo disfrutar.

Ese día, las familias de los guardias alemanes fueron a visitar Sagan y los *kriegies* pudieron verlos al otro lado de la valla. Para hombres que eran padres de niños pequeños fue una auténtica tortura. Ese día de Navidad, sin que nadie lo esperara, llegó correo a Barth. John Vietor abrió dos cartas de su padre, repletas de buenas noticias de casa. Luego, abrió una tercera de un amigo de la infancia que le daba el pésame por la muerte de su padre.[128]

El día de Año Nuevo, mientras los estadounidenses seguían combatiendo en el paisaje ártico de las Ardenas, la BBC anunció que el Ejército Rojo, desplegado a orillas del Vístula, se disponía a avanzar. Casi cuatro millones de efectivos y 10 000 carros de combate formaban un frente que se extendía del Báltico a los Balcanes. Una parte de esta aplastante fuerza de invasión avanzaría por el oeste de Polonia en dirección al Óder, la frontera entre Polonia y Alemania, y más allá: «¡Adelante, a la guarida de la bestia fascista!».[129] Eso situaba en mitad de su ruta de avance a Sagan, que estaba en un puesto estratégico, entre el Vístula y el Óder.

El progreso soviético provocó sentimientos encontrados entre los *kriegies*: por un lado, la esperanza de que la liberación estuviera cerca, mezclado, por otro, con el miedo a que los alemanes los liquidaran antes de que llegaran los vengativos soviéticos.

Las noticias de la ofensiva de la Unión Soviética también tuvieron un impacto contradictorio en el cuartel general de la 8.ª Fuerza Aérea, en las inmediaciones de Londres. Se presentaba la oportunidad de utilizar el bombardeo para acelerar el avance soviético y dar un rápido fin a la guerra. Pero el general Frederick Anderson y otros partidarios de la guerra a ultranza insistían en que el

bombardeo debía ser aniquilador, puesto que el enemigo había demostrado que aún conservaba mucha pólvora en sus arsenales. Había que aplastar a las industrias bélicas, pero también la moral civil. La 8.ª Fuerza Aérea había alcanzado un punto de inflexión ético… Y estaba a punto de franquearlo.

NOTAS

1 Todas las citas proceden de la entrevista del autor con Louis Loevsky, 2 de octubre de 2002, 24 de abril de 2003.
2 Ministro del Reich dr. Goebbels, «A Word on the Enemy Air Terror», reproducido en *Trials of War Criminals Before the Nuremberg Military Tribunals* [en adelante *Trials of War Criminals*], vol. 11, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1950, 168; Oficina del asesor jurídico jefe de Estados Unidos para el Enjuiciamiento de la Criminalidad, la Conspiración y la Agresión Nazi del Eje [en adelante Nazi Conspiracy], Suplemento B, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 75; testimonio de Walter Warlimont, *Trials of War Criminals*, vol. 11, 182. *Véase también* Foy, D. A., 1984, 23.
3 Toliver, R. F. con Scharff, H. J., 1978, 229.
4 Citado en Foy, D. A., *op. cit.*, 22.
5 La verdad: Williams, K. D., enero de 1986, 1-3, 6.
6 Roger Burwell, «My War», ME, 20.
7 Órdenes de Göring: Nazi Conspiracy, 74.
8 Goebbels, en *Trials of War Criminals*, vol. 11, 166-169. *Véase también* MacKenzie, S. P., septiembre de 1944, 494; y Durand, A. A., 1988, 50. En 1943, Himmler había emitido una orden en la que declaraba que no era responsabilidad de la policía alemana interferir en las disputas entre civiles alemanes y aviadores aliados capturados; *London Times*, 18 de diciembre de 1945.
9 *Ibid*.
10 Datner, S., 1964, 194; MacKenzie, S. P., *op. cit.*, 494.
11 Nazi Conspiracy, 76.
12 Declaración jurada de Walter Schellenberg del Servicio de Seguridad citada en *London Times*, 3 de enero de 1946. *Véase también* la declaración jurada de Bertus Gerdes, diputado *Gauleiter* de Baviera, citada en *London Times*, 3 de enero de 1946.
13 Datner, S., *op. cit.*, 199-201.
14 *Ibid*.
15 15 de marzo de 1945: *London Daily Telegraph*, 16 de marzo de 1946.
16 Guderian, H., 1952, 427.
17 Testimonio de Jodl, *Trial of the Major War Criminals Before the International Military Tribunal* [en adelante *Major War Criminals*], vol. 15, 297.
18 Datner, S., *op. cit.*, 200-201.
19 Información especial acerca de las condiciones en Alemania, Cuartel General, Fuerza Aérea Táctica de Estados Unidos en Europa, Informe de Inteligencia, 4, AFHRA; Foy, D. A., *op. cit.*, 42-43; orden del general Schmidt, 11 de diciembre de 1944, en *Trials of War Criminals*, vol. 11, 179; *London Times*, 10 de noviembre de 1945.
20 *Ibid*.
21 Datner, S., *op. cit.*, 203-204.

22 Registros oficiales: testimonio del comandante R. Sealy, 2 de noviembre de 1945, en *Trials of War Criminals*, vol. 11, 181-182.
23 Dulag Luft: «Auswertestelle West», A.D.I. (K) Report 328, 1945, Troy H. Middleton Library.
24 Entrevista del autor con Louis Loevsky, 21 de octubre de 2004.
25 *Ibid*.
26 Entrevista a Cleven, 14 de enero de 2002.
27 Scharff en Toliver, R. F. con Scharff, H. J., *op. cit.*, 217.
28 Toliver, R. F. con Scharff, H. J., *op. cit.*, 17.
29 «German Interrogation of Prisoners of War», Cuartel General, Fuerza Aérea Táctica de Estados Unidos en Europa, Informe de Inteligencia, n.º 45, 1-15 de enero, AFHRA; entrevista del autor con Hank Plume, 6 de agosto de 2004.
30 Reloj estropeado: Roger Burwell, *op. cit.*, 23.
31 Hermético oficial: Spivey, D. T., 1984, 22.
32 Amenazas incumplidas: Scharff, H. J., mayo de 1950, 88.
33 A.K.I. (K) Report 328, LSU.
34 Roger Burwell, *op. cit.*, 21.
35 Vietor, J., 1951, 29.
36 Friedheim, E., septiembre de 1945, 16.
37 Informe de personal acerca del Dulag Luft escrito por el capitán Gorden DeFosset del Cuerpo de Contrainteligencia del Ejército se describe en *ibid.*, 16-17, 73.
38 Scharff en Toliver, R. F. con Scharff, H. J., *op. cit.*, 133.
39 Friedheim, E., *ibid.*, 17.
40 *Ibid*.
41 Estimación de Hanns Scharff: Toliver, R. F. con Scharff, H. J., *op. cit.*, 190-191; Bland, E. A. jr., 1948, 13-15.
42 Toliver, R. F. con Scharff, H. J., *op. cit.*, 17; Durand, A. A., *op. cit.*, 70. A principios de 1945, Oberursel fue evacuado por los alemanes y Scharff fue capturado y arrestado el 16 de abril de 1945.
43 Traslado de Loevsky y otros: entrevista del autor con Louis Loevsky, 2 de octubre de 2002.
44 Prisioneros al final de la guerra: «World War II Statistics», Center for Internee Rights, Miami Beach, Florida. Para una cifra ligeramente superior, *vid*. *Study of Former Prisoners of War*, Studies and Analysis Service, Office of Planning and Program, Veterans Administration, Washington D. C., 1980, 31. Sagan ahora se llama Zagan.
45 Entrevista a Cleven, 18 de abril de 2003.
46 Heridos: «Captain Leslie Caplan, Death March Medic», Air Force Association, 25 de agosto de 1982, en O'Donnell, J. P., s.f., 59; entrevista del autor con Louis Loevsky, 2 de octubre de 2002.
47 Halmos, E. E. jr., 1996, xiv.
48 Entrevista a Plume, 6 de agosto de 2004.
49 Entrevista del autor con Louis Loevsky, 2 de octubre de 2002.
50 Spivey, D. T., *op. cit.*, 32; Vietor, J., *op. cit.*, 43.
51 Entrevista del autor con Louis Loevsky, 2 de octubre de 2002.
52 Brickhill, P., 1961 (1950), 200.
53 Entrevista del autor con Louis Loevsky, 2 de octubre de 2002.
54 Gottlob Berger: Testimonio de Berger, en *Trials of War Criminals*, vol. 13, 59.
55 El piloto de la RAF John Cordwell entrevistado en *Behind the Wire*, un documental producido en 1994 por A. Allen Zimmerman para la Sociedad Histórica de la 8.ª Fuerza

Aérea. Para los aviadores de Buchenwald, *vid.* el fascinante relato de Thomas Childers, Childers, Th., 2003; y Bard, M. G., 1994.
56 Berga: Para los prisioneros de guerra de Berga, *vid.* el extraordinario trabajo de Roger Cohen, Cohen, R., 2005.
57 Westheimer, D., 1992, 253.
58 Entrevista con Laurence Kuter, 3 de octubre de 1974, K239.0512-810, AFHRA.
59 Entrevista de historia oral de la Fuerza Aérea de Estados Unidos con el general de división Arthur W. Vanaman, 10-12 de febrero de 1976, K239.0512-855, AFHRA.
60 Entrevista del autor con Louis Loevsky, 2 de octubre de 2002, 2 de mayo de 2005.
61 Neary, B., 1946, 40.
62 Entrevista a Elmer Lain, 10 de febrero de 1990, AHM.
63 Vietor, J., *op. cit.*, 96.
64 Glen A. Jostad: entrevista del autor con Glen A. Jostad, 10 de junio de 2005.
65 Entrevista del autor con George Guderly, 7 de mayo de 2003.
66 Cruz Roja: Comité Internacional de la Cruz Roja, 1948, 1, 222-228.
67 Todas las citas de Clark proceden de la entrevista de Clark, *Behind the Wire*.
68 Bennett, L., 1945, 199.
69 Inteligencia británica: Informe del MI9 del 31 de agosto de 1945, «Statistical Summary: Return of Escapers and Evaders up to 30 June 1945», reproducido en Foot, M. R. y Langley, J. M., 1980, ap. I.
70 Entrevista de historia oral de la USAF con el general Albert P. Clark, 20 y 21 de junio de 1979, K239.0512-1130, AFHRA.
71 Halmos, E. E. jr., *op. cit.*, 35.
72 Entrevista del autor con Louis Loevsky, 2 de octubre de 2002.
73 *Ibid.*
74 Entrevista a Lain, 10 de febrero de 1990.
75 Westheimer, D., *op. cit.*, 195.
76 Halmos, E. E. jr., *op. cit.*, 27.
77 Roger Burwell, *op. cit.*, 26.
78 Calorías: Informe de protección de energía n.º 1, acerca de la visita del dr. Schaeffeler el 9 de diciembre de 1942, «Stalag Luft III» folder, Record Group 389, NA.
79 Hoffman, R. H., 1988, 120.
80 Capitán Leslie Caplan: Testimonio del dr. Leslie Caplan, de la Oficina de Crímenes de Guerra, División de Asuntos Civiles, Distrito Militar de Minnesota, reproducido en O'Donnell, J. P., *op. cit.*, 60-64; «Report of the International Committee of the Red Cross, Visit of October 5 & 6, 1944», NA.
81 Citado en Dillon, C. F., 1995, 137; William D. Henderson, «From Heydekrug to Hell, and Then Some», en Nail, K. N. (ed.), 1999, 88.
82 LaMore, T. y Baker, D. A., 2002, 167.
83 *Ibid.*
84 *Ibid.*
85 Citado en Bing, R. L., 1992, 73.
86 William D. Henderson, *op. cit.*, 89.
87 Sargento Edwin W. Hayes: Edwin W. Hayes, MSS, 18-32, en ME; William D. Henderson, *op. cit.*, 89.
88 Doherty citado en el documental *Behind the Wire*, Asociación Histórica de la Fuerza Aérea.
89 Discapacidad permanente: Testimonio de Leslie Caplan, en O'Donnell, J. P., *op. cit.*, 63-64.

90 Carson, E. T., 2000, 187.
91 Lee, W., 1995, 153.
92 Roy, M. J., 1946.
93 Francis Gerald, «A Wartime Log», en posesión de la hija de Gerald, Patricia Caruso.
94 Lunden, W. A., abril de 1949, 721, 730.
95 *Ibid*.
96 Vietor, J., *op. cit.*, 113-114.
97 Hoffman, R. H., *op. cit.*, 17B, 119.
98 Entrevista a Jostad, 10 de junio de 2005.
99 Testimonio de historia oral en Carlson, L. H., 1997, 84.
100 Suicidios: Entrevista a Plume, 6 de agosto de 2004. *Véase también* Bennett, L., *op. cit.*, 192.
101 Entrevista a Clark, *Behind the Wire*.
102 Vietor, J., *op. cit.*, 46.
103 Halmos, E. E. jr., *op. cit.*, 25.
104 *Ibid*.
105 *Ibid*.
106 Westheimer, D., *op. cit.*, 217.
107 Spivey, D. T., *op. cit.*, 91.
108 Katzenbach, J., 1999, 489.
109 Westheimer, D., *op. cit.*, 218.
110 Neary, B., 3-6.
111 Fay, R. D., diciembre de 1969, 17; Durand, A. A., *op. cit.*, 224-226; Foy, D. A., *op. cit.*, 100-101.
112 Spivey, D. T., *op. cit.*, 69.
113 Westheimer, D., *op. cit.*, 225-226.
114 Un prisionero a su esposa: Spivey, D. T., *op. cit.*, 73.
115 Entrevista en *Behind the Wire*.
116 Todas las citas de cartas proceden de Bennett, L., *op. cit.*, 214. Estas cartas fueron publicadas en el periódico del campo de Barth.
117 Murphy, F. D., 2001, 200-201.
118 Entrevista del autor con Louis Loevsky, 30 de agosto de 2004; entrevista del autor con Hank Plume, 17 de agostos de 2004.
119 Bennett cuenta su historia en Bennett, L., *op. cit*. Posteriormente fue reemplazado como editor por el teniente Raymond A. Parker.
120 *Ibid*.
121 Mensajeros: Westheimer, D., *op. cit.*, 208.
122 Alemanes y la radio secreta: Zemke, H. y Freeman, R. A., 1991, 31-32.
123 Entrevista a Cleven, 24 de abril de 2003.
124 Burbank, L. B., 1946, 6.
125 Halmos, E. E. jr., *op. cit.*, 67, 70.
126 Bennett, L., *op. cit.*, 218.
127 Halmos, E. E. jr., *op. cit.*, 81-83.
128 John Vietor: Vietor, J., *op. cit.*, 154.
129 Citado en Beevor, A., 2002, 17.

* N. del T.: *Dog tags*, nombre coloquial de las placas identificativas que porta cada soldado estadounidense.

** N. del E.: *Kinder killers* (con la palabra *kinder* resaltada en cursiva) en el original. En alemán, la expresión significa «asesinos de niños». Para un angloparlante, sonaría a «asesinos amables» (*kinder*, «amable»; *killer*, «asesino»), como indica el personaje en su testimonio, cuando, en realidad, lo que los civiles berlineses proferían, traducido al inglés, es *children killers*, «asesinos de niños».

*** N. del T.: Cámaras fotográficas sincronizadas con el gatillo de las armas. Cuando se apretaba el gatillo, la fotoametralladora empezaba a grabar. Servía para confirmar posibles derribos.

**** N. del A.: El término «Dulag Luft» se refería, en origen, tanto al centro de interrogatorios como al campo de tránsito del otro lado de la carretera, donde los prisioneros esperaban el traslado a complejos permanentes de prisioneros. Más tarde, el campo de tránsito fue trasladado; primero a un parque en el centro de Fráncfort, cerca de la estación principal de trenes (para disuadir los bombardeos aliados contra la ciudad) y, más tarde, después de que los bombarderos destruyeran el campamento a finales de marzo de 1944, a la localidad de Wetzlar, a unos 50 kilómetros al norte de Fráncfort. Los alemanes denominaban a ambos campamentos de tránsito Dulag Luft, mientras que el principal centro de interrogatorios de Oberursel era el Auswertestelle West (Oficina de Evaluación, Oeste), para distinguirlo de un centro de interrogatorios similar para los aviadores soviéticos del Frente Oriental. Sin embargo, la Fuerza Aérea estadounidense y la mayoría de prisioneros custodiados en Oberursel siguieron llamando al centro Dulag Luft, abreviatura de *Durchgangslager der Luftwaffe*, Campamento de Tránsito de la Fuerza Aérea. En el presente relato, hemos seguido la práctica de la Fuerzas Aérea del Ejército.

***** N. del A.: *Stalag* es la abreviatura de *Stammlager*, «campo base», y es el término que los alemanes emplearon durante la Segunda Guerra Mundial para designar campos de prisioneros de guerra de oficiales y clases de tropa.

****** N. del E.: A los lectores este epígrafe y el siguiente, Vivir recluido, les recordará la película *La gran evasión* (John Sturges, 1963), mencionada en la página 26. Basada en la novela homónima de Paul Brickhill publicada en 1950 (*vid*. Bibliografía), la película muestra una ficcionalización de la Gran Evasión del 24 al 25 de marzo de 1944 del Stalag Luft III de Sagan.

******* N. del T.: *For you the vor iss ofer*, en el original, es decir: *For you the war is over*, pronunciado con un fuerte acento germano.

******** N. del E.: Tuvo una adaptación cinematográfica en 1965, *El coronel Von Ryan*, protagonizada por Frank Sinatra, Trevor Howard y Raffaella Carrà y dirigida por Mark Robson.

********* N. del E.: *Traidor en el infierno*, drama bélico de 1953 dirigido por Billy Wilder y protagonizado por William Holden, Don Taylor y Otto Preminger (*vid*. nota pág. 666).

********** N. del E.: Sam the Gonoph, en «A Nice Price», *The Damon Runyon omnibus. Three volumes in one*, vol. 2, Philadelphia, J. B. Lippincott & Co., 1950.

*********** N. del A.: No existe una cifra de consenso relativa a cuántos de cada grupo, escapados o evadidos, alcanzaron la libertad. De igual modo, tampoco existe un desglose fiable del número de huidos y prisioneros. La agencia estadounidense de fugas, el MIS-X, afirma que más de 12 000 estadounidenses huyeron o se evadieron. Un alto mando del MI-9, la organización británica de fugas, argumentó que el número real se halla, probablemente, entre la cifra británica y la estadounidense.

************ N. del T.: Carne de cerdo cocinada y enlatada.

************* N. del E.: Proverbio árabe derivado de un cuento del poeta persa Sa'di al-Shirazí (*ca*. 1213-*ca*. 1291) en su obra *Golestán* o *La rosaleda* (1258) y que dice: «Jamás me he lamentado de las vicisitudes del tiempo ni del giro de los cielos excepto en una ocasión en que me encontraba descalzo y sin recursos para calzarme. Así, entré en la aljama de Cufa, desconsolado, y vi a uno que no tenía piernas. Me puse a dar gracias a Dios por sus bendiciones y me consolé por no tener zapatos» (Cap. III, cuento 19; J. Rodríguez Vargas (trad.), Barcelona, El Cobre, 2007).

************** N. del E.: También tuvo una adaptación cinematográfica en la película de 2002 *La guerra de Hart*, dirigida por Gregory Hoblit y protagonizada por Bruce Willis y Colin Farrell.

*************** N. del T.: Pasaje de la novela *Millicent Dorrington* (1929), de la escritora Richmal Crompton, más conocida por su larga serie de libros cuyo personaje principal es Guillermo Brown.

**************** N. del T.: *Dear John letters*, cartas en las que la novia, prometida o esposa explicaba al prisionero que lo dejaba por otro que tuviera más a mano. John fue el nombre más común para bebés en Estados Unidos desde 1880 hasta 1923, por lo que es razonable que hubiera mayoría en aquellos durante la Segunda Guerra Mundial. Al ser habitual que en las cartas las esposas o novias mostraran cercanía y afecto, la formalidad «Querido John» haría sospechar al instante al receptor del propósito de la misiva. Se volvió tan común como medio de ruptura sentimental que algunas mujeres tan solo redactaban el encabezado.

CAPÍTULO 15

TERROR SIN FIN

Todavía no hemos matado lo suficiente. Debemos hacer que esta guerra sea tan mortífera y horrible que transcurra un siglo antes de que nuevos demagogos y traidores se atrevan a recurrir a la violencia y a la guerra para conseguir sus fines.

General William Tecumseh Sherman,
20 de agosto de 1863

Inglaterra, 30 de enero de 1945

Esa noche, Jimmy Doolittle recibió una directriz urgente de Carl Spaatz. La diana de la próxima misión de la 8.ª Fuerza Aérea era el centro de Berlín. Al igual que en sus ataques anteriores contra la capital germana, la 8.ª apuntaría sus bombas a edificios gubernamentales, los centros neurálgicos de la contienda genocida, aunque, esta vez, el blanco no eran instalaciones militares. El objetivo principal eran las estaciones ferroviarias desbordadas de refugiados, en su mayor parte mujeres, niños y ancianos. Familias que huían presas del pánico de su casa en los confines orientales del Reich, tierras empapadas en sangre que el Ejército Rojo había invadido en una vengativa marcha de violaciones, pillaje y asesinatos en masa. Para el general Doolittle, eso era un bombardeo terrorista y pidió a Spaatz que reconsiderara la orden.

¿Qué clase de medidas están justificadas, desde el punto de vista moral, para derrocar a un régimen repulsivo que se niega a rendirse, incluso ante una derrota inevitable? Las demenciales órdenes hitlerianas de combatir hasta el fin sometieron a Alemania a un verdadero aluvión de devastación en los últimos meses de la guerra. La decisión del Gobierno japonés de continuar la guerra después de la caída de Filipinas, a principios de 1945, hizo el fin de la contienda mucho más terrible para los habitantes de sus inflamables ciudades, construidas de papel y madera. En la noche del 9 de marzo de 1945, el general Curtis LeMay

envió desde Saipán a su flota de B-29 Superfortalezas a un raid incendiario a baja altura contra Tokio, que mató a un mínimo de 100 000 personas y calcinó unos 40 kilómetros cuadrados de ciudad, un área equivalente a dos tercios de la isla de Manhattan. La gran incursión de Tokio no fue más que la primera de las sesenta y cuatro lluvias de fuego que quemaron a centenares de miles de civiles nipones. En Tokio, Osaka y Nagoya, las zonas devastadas (casi 258 kilómetros cuadrados) superaron, por sí solas, las áreas urbanas de Alemania arrasadas durante toda la guerra por las fuerzas anglo-estadounidenses (un total aproximado de 205 kilómetros cuadrados).

Se ha argumentado que la incursión de Tokio de marzo de 1945 supuso un punto de inflexión histórico en las políticas militares estadounidenses: el abandono de su arraigada negativa a la matanza indiscriminada de no combatientes.[1] Sin embargo, ese umbral ético había sido traspasado antes, el 3 de febrero de 1945, el día que la 8.ª Fuerza Aérea al completo se presentó en el frío cielo sobre Berlín.

Thunderclap

El raid de Berlín tuvo su génesis en un plan al que Carl Spaatz se opuso en un principio. En julio de 1944, los jefes de Estado Mayor británicos sugirieron al primer ministro «que, en un futuro no muy lejano, podría llegar el momento en que pudiera ser decisivo un ataque total con todos los medios a nuestra disposición contra la moral civil alemana […] debemos examinar el método de ejecución de tal ataque y disponer los posibles preparativos».[2] El plan, con el nombre en clave de Thunderclap [trueno], preveía un apocalíptico asalto aéreo anglo-estadounidense contra Berlín… Cuatro días de *Blitz* continuo que asestara «el golpe de gracia a la moral germana»[3] mediante la aniquilación o mutilación de más de un cuarto de millón de personas y la demolición del centro administrativo del Gobierno nazi. «Un golpe semejante, que resulte en un número tan grande de muertos, la gran mayoría de ellos personal clave, solo puede tener un efecto devastador sobre la moral civil y política de toda Alemania»,[4] declaró el jefe del Estado Mayor del Aire, Charles Portal.

Thunderclap no se desencadenaría hasta que Alemania estuviera al borde de la derrota, en el momento en que un golpe devastador contra la moral civil tuviera una posibilidad razonable de forzar una rendición organizada, o de hacer estallar un alzamiento popular contra el régimen nazi.[5] En julio, los jefes de Estado Mayor británicos consideraban que ese momento «psicológico»[6] se acercaba a gran velocidad: dos contingentes avanzaban con determinación sobre Alemania desde el este y desde el oeste. Sin embargo, los planificadores británicos no consiguieron la colaboración estadounidense. Spaatz, respaldado por un sólido apoyo del cuartel general de la Fuerza Aérea en Washington, lideró la oposición y

se opuso a unirse al bombardeo de aniquilación de la RAF, esto es, a atacar civiles de forma premeditada. Una cosa era matar a no combatientes en incursiones contra instalaciones militares en centros urbanos, una «repulsiva necesidad»,[7] en opinión de la mayoría de jefes de la aviación estadounidense, pero otra bien distinta era apuntar bombas contra barrios residenciales. «Es contrario a nuestros ideales nacionales hacer la guerra contra los civiles»,[8] manifestó el general de división Laurence Kuter, en ese momento, asistente principal de «Hap» Arnold de planes y operaciones de combate. El general de brigada Charles P. Cabell, uno de los planificadores tácticos clave, fue más allá y calificó Thunderclap de «asesinato de niños».[9]

Estos jefes no eran filántropos de blanda coraza: su política se basaba, única y exclusivamente, en consideraciones militares. «Si no apoyé [Thunderclap] no fue por motivos religiosos o morales»,[10] les explicó Carl Spaatz a los historiadores de la Fuerza Aérea. Estaba librando una guerra total contra un enemigo de perversa maldad y, según su estimación, el bombardeo desmoralizante no era la estrategia adecuada para ganar la contienda. «Toda nuestra política de identificación de blancos se basaba en el hecho de que no era económico bombardear nada que no fueran los objetivos militares y la capacidad productiva germana»,[11] afirmó Kuter, en nombre de Spaatz, Doolittle y otros jefes aéreos que mantenían su compromiso con el bombardeo contra la economía. Los británicos llevaban desde hacía cuatro años martilleando desde el aire al pueblo alemán, sin que apareciera signo alguno de una ruptura general de su determinación, o un incremento de la oposición organizada al régimen. Y ahora los británicos estaban pidiendo a los estadounidenses que se sumaran en un nuevo intento, de dimensiones aún mayores, de romper la moral. Esto llevó a Spaatz a cuestionar los motivos de presentar Thunderclap en una etapa tan tardía de la contienda. «En mi opinión, no cabe duda de que la RAF tiene mucho interés en hacer que la Fuerza Aérea estadounidense se ensucie con las consecuencias del bombardeo de desmoralización, que creo que serán terroríficas»,[12] le escribió a Arnold.

Winston Churchill también se opuso a Thunderclap y eso puso fin al debate. «En el momento presente, ninguno de los líderes germanos tiene otro interés que no sea combatir hasta el último hombre, con la esperanza de ser el último en caer»,[13] observó con sagacidad. Lejos de asestar un golpe demoledor al centro gubernamental en Berlín, el primer ministro sugirió hacer una lista de criminales de guerra que serían ejecutados si caían en manos aliadas. Esto, pensó, podría abrir cierta distancia entre el liderazgo nazi y el pueblo germano, que temían devastadoras represalias contra todos los alemanes si perdían la guerra.

Pese a todo, la idea de Thunderclap nunca murió del todo. A finales de agosto, Eisenhower comunicó a Spaatz que debía estar preparado «para tomar parte en cualquier cosa que prometa finalizar la guerra con rapidez».[14] Spaatz, ordenó Ike, debía seguir golpeando objetivos económicos y tácticos, «salvo que

considere que ha surgido una oportunidad en la que un ataque repentino y devastador obtenga resultados de incalculable valor». En el otoño, y el inicio del invierno, con el Ejército germano dando muestras en el Frente Occidental de una inesperada fortaleza, Thunderclap era prematuro. En enero, por el contrario, después de que el mariscal Gueorgui Zhúkov acometiera un avance relámpago sobre el río Óder, a menos de 65 kilómetros de Berlín, algunos planificadores alegaron que había llegado el momento del «golpe repentino y devastador» de Eisenhower.

El plan final que se acordó no era el Thunderclap original. Berlín seguía constituyendo un objetivo, pero los expertos de la inteligencia británica, ahora menos optimistas, consideraban «muy dudoso»[15] que un ataque de las dimensiones de Thunderclap «en un futuro próximo [...] sea decisivo». El objetivo era continuar con el debilitamiento progresivo de Alemania, no asestar un único golpe definitivo desde el aire. Algo que se podría lograr de modo más efectivo, consideraban los británicos, con un enérgico apoyo a la ofensiva terrestre soviética. Los aliados occidentales todavía se estaban recuperando del fuerte asalto germano en las Ardenas, en diciembre de 1944, y aún no estaban preparados para reemprender la marcha sobre el Rin; por tanto, bombardear las posiciones germanas del Frente Oriental reforzaría la única iniciativa militar que tenía razonables posibilidades de batir al enemigo antes de que acabara el invierno. Un informe secreto del Comité Conjunto de Inteligencia de los británicos sugirió que el bombardeo masivo de Berlín, principal nexo de transporte del este de Alemania y urbe inundada con millones de refugiados, «crearía una gran confusión, interferiría en el movimiento regular de efectivos al frente y obstaculizaría el funcionamiento de la maquinaria bélica y administrativa de Alemania».[16] La convicción de que el *6.SS-Panzerarmee*, una vez se retirara de Bélgica, pasaría por Berlín camino del Frente Oriental, añadió urgencia al bombardeo. Aplastar esas ciudades podría tener «el valor político añadido de demostrar a los soviéticos [...] la predisposición de británicos y estadounidenses de apoyarlos en la presente batalla»[17] y, de este modo, mejorar la posición negociadora de Churchill y Roosevelt en la próxima reunión de los Tres Grandes en Yalta, prevista para la primera semana de febrero.

Aunque no se trataba de Thunderclap, era un bombardeo diseñado con una aterradora resolución: se atacarían estaciones de tren rebosantes de personas que habían perdido su casa, aunque no para romper la moral, sino para crear «confusión» en la ciudad y en el transporte. Cuando le expusieron el plan a «Bombardero» Harris, este recomendó ataques complementarios contra las ciudades sajonas de Chemnitz, Leipzig y Dresde, todas ellas núcleos ferroviarios relevantes próximos al Frente Oriental y repletos de refugiados.

En este momento, Winston Churchill se apuntó al debate; le preguntó a su secretario de Estado del Aire, *sir* Archibald Sinclair, «si Berlín y, sin duda, otras

grandes ciudades del este de Alemania, no deberían considerarse objetivos de especial atractivo […] Ruego me informe mañana de lo que se va a hacer».[18] La impaciencia del primer ministro fue atizada por un reciente informe de inteligencia que indicaba que la resistencia germana podría colapsar a mediados de abril si los soviéticos se abrían paso por el interior de Alemania. En caso contrario, la guerra se prolongaría hasta entrado el mes de noviembre.[19]

La intervención de Churchill aceleró el calendario. Sinclair informó al primer ministro de que los asaltos se iniciarían tan pronto como la meteorología y las fases lunares fueran favorables.[20] En ese momento, a los soviéticos se les dio un preaviso y, más tarde, en la Conferencia de Yalta, el propio Stalin solicitó que se bombardeara Dresde, junto con Leipzig y Berlín. (Las actas oficiales de la conferencia apuntan a que los únicos blancos que especificaron los representantes soviéticos fueron Berlín y Leipzig. Sin embargo, en fechas más recientes, el intérprete oficial del Estado Mayor británico, que estuvo presente en todas las sesiones de la reunión, reveló que Stalin en persona solicitó de palabra, y con bastante insistencia, que se añadiera Dresde a la lista de ciudades del este de Alemania que los anglo-estadounidenses planeaban bombardear).[21]

Al ser informado del plan británico, Spaatz reveló que su estado mayor estaba planeando una gran incursión sobre Berlín, aunque su objetivo no eran los refugiados. Spaatz compartía la fe en la ofensiva soviética. «El poder del avance soviético es el mayor factor estratégico en el momento presente de esta guerra –escribió a «Hap» Arnold– y […] considero que debemos proporcionarle un sólido apoyo» mediante el bombardeo de Berlín, «foco del control y abastecimiento de la defensa contra la punta de lanza de Zhúkov».[22] Hasta entonces, el nuevo Thunderclap había sido un plan en exclusiva británico. Entonces, Spaatz y el vicemariscal del Aire, Norman Bottomley, promulgaron una nueva directiva conjunta de bombardeo: la 8.ª golpearía el centro de Berlín y la RAF, con apoyo estadounidense, bombardearía los otros tres nudos ferroviarios. Por insistencia de Spaatz, se añadió una condición: solo se bombardearían estas ciudades si la meteorología impedía los asaltos contra las instalaciones petrolíferas.[23]

¿Por qué Carl Spaatz transigió con un plan que era una violación directa de su vieja política de no atacar civiles? Uno de los factores principales fue la fuerte presión de «Hap» Arnold por finalizar la guerra con rapidez. Ese mes de enero, Arnold hostigó sin cesar a Spaatz y su rabia y su ansiedad le provocó un cuarto ataque cardíaco a mediados de enero, que estuvo a punto de acabar con él sobre su escritorio. La frustración de Arnold ante la incapacidad del poder aéreo estadounidense de liquidar a Alemania derivó en una sucesión de mensajes destemplados a su comandante en Europa. «Con nuestro formidable poder ofensivo, me parece que deberíamos obtener resultados mucho mejores y más decisivos que los que estamos teniendo hasta ahora –escribió a Spaatz–. No es una crítica, porque, francamente, no conozco la respuesta, solo dejo correr mis

pensamientos con la esperanza de que puedas extraer un destello de esto, una luz, una nueva idea o algo que nos ayude a concluir más pronto esta guerra».[24] Con ese «dejo correr mis pensamientos» Arnold intentó revivir su desastroso proyecto favorito, Afrodita.[25] El otoño anterior había enviado bombarderos desgastados convertidos en robots no tripulados contra blancos industriales alemanes, algunos de ellos situados en grandes centros urbanos. Aunque los once robots lanzados no lograron contactar con sus objetivos, Arnold siguió presionando al Estado Mayor Combinado para que aprobara una ambiciosa ampliación del experimento, que preveía el uso de más de 500 «Weary Willies» contra grandes blancos industriales «como irritante y como un posible medio de romper la moral de la población del interior de Alemania».[26]

Arnold era una figura «aterradora e intimidante»[27] para los oficiales de alto rango de la Fuerza Aérea. (En una encendida discusión con un antiguo secretario adjunto de Guerra, agarró el bastón del hombre, que estaba lisiado, y se lo lanzó). Además, Arnold ejercía una considerable influencia sobre el general George Marshall, pues hizo que anulara la ordenanza que obligaba al retiro a oficiales con trastornos del corazón (el propio Marshall padecía un soplo cardíaco de importancia). Arnold podría haberse salido con la suya con Afrodita de no haber sido por las constantes objeciones británicas. Churchill y Portal temían ataques de represalia contra Londres con centenares de aeroplanos no tripulados que habían quedado no operativos a causa de la falta de combustible y pilotos.[28] (Los alemanes habían intentado atacar Londres con bombarderos Junkers 88 dañados y guiados por piloto automático). Aunque Spaatz se mostraba poco entusiasta con el proyecto de los «Weary Willies», Arnold siguió insistiendo hasta que el sucesor de Roosevelt, el presidente Harry Truman, lo enterró, instado por Churchill, el último mes de la guerra.[29]

Spaatz, en una carta remitida a principios de 1945 al convaleciente Arnold, trató de contener el furibundo ímpetu de su jefe. No se ganaría la guerra, le insistió, con medidas nuevas y no probadas. Se lograría la victoria mediante una guerra de desgaste, en tierra y en el aire, con asaltos incesantes contra el petróleo y el transporte.[30] Dado que ignoraba cuánto daño había infligido su ofensiva aérea a la economía del enemigo, Spaatz también se sentía frustrado por la férrea resiliencia de Alemania, de modo que, en aquel momento, estaba dispuesto a transigir con una medida sin precedentes: un bombardeo de terror contra Berlín. Esa era una incursión que podía encajar en sus ideas: no se trataba de un bombardeo moral y se ajustaba a su intención de asistir a la ofensiva terrestre soviética. (Spaatz y el resto de jefes aliados ignoraban que Albert Speer ya había determinado, a finales de enero, que la guerra estaba perdida […] aunque el ministro de Armamentos, por motivos de preservación personal, no tuvo el valor de informar de esto a su Führer hasta el 15 de marzo).[31]

El impulso final vino de George Marshall. Ansioso por trasladar al Pacífico

todos los recursos bélicos estadounidenses lo antes posible, Marshall estaba dispuesto a dar una oportunidad al bombardeo «de moral». El general Frederick Anderson se reunió con Marshall poco antes de la Conferencia de Yalta y este le comunicó que quería que se bombardera Múnich, así como las ciudades del nexo ferroviario Berlín-Leipzig-Dresde. Marshall tenía sobre su escritorio informes de inteligencia que indicaban que los alemanes estaban evacuando las oficinas gubernamentales de Berlín a Múnich, ante la expectativa de bombardeos aéreos aún más intensos sobre la capital. «Atacar Múnich será, probablemente, muy beneficioso porque demostrará a la gente evacuada de la ciudad que no hay esperanza»,[32] le dijo Marshall a Anderson.

Los generales Eisenhower y Bradley se mostraron de acuerdo. No era necesario consultar al presidente Roosevelt. El mando militar estadounidense conocía de sobra su insistencia en librar una guerra implacable contra Alemania. Los germanos iniciaron la Primera Guerra Mundial y, pese a ello, no se libró en su territorio ni una sola batalla terrestre. «Es de extrema importancia que cada alemán comprenda que, esta vez, [al contrario que en la Primera Guerra Mundial] Alemania es una nación derrotada –comunicó Roosevelt al secretario de Guerra Stimson–. Se les debe inculcar el hecho de que es una nación vencida, en lo colectivo y en lo individual, para que se lo piense dos veces antes de iniciar una nueva guerra […] Demasiada gente, aquí y en Inglaterra, defiende la idea de que el conjunto del pueblo germano no es responsable de lo que ha tenido lugar […] que los únicos culpables son unos pocos líderes nazis. Esto, por desgracia, no se basa en hechos. Es necesario hacer ver a todo el pueblo alemán que la nación, en su conjunto, se embarcó en una conspiración ilegal contra los principios de decencia de la civilización moderna».[33]

En septiembre de 1939, cuando Alemania hizo que estallara la Segunda Guerra Mundial, Roosevelt remitió llamamientos a todos los beligerantes para que se abstuvieran de la «barbarie inhumana»[34] de bombardear civiles. Tres años más tarde, el presidente informó al Congreso de que los aliados tenían intención de castigar a Alemania «desde el aire, de forma contundente e incesante».[35] El pueblo que «bombardeó Varsovia, Róterdam, Londres y Coventry tendrá su merecido».[36]

En febrero de 1945, los estadounidenses planeaban golpear a Alemania con más dureza que nunca, con la intención manifiesta de sembrar el terror y el caos. Empezarían por Berlín en la primera semana de febrero y luego Múnich poco después. (El tiempo y otras prioridades impidieron a la 15.ª Fuerza Aérea atacar Múnich hasta el 24 de marzo y con un objetivo diferente al sugerido en un principio por Marshall). Nadie en el alto mando aliado creía que Alemania todavía podía ganar la guerra, pero tampoco nadie dudaba de que tenía la voluntad y la capacidad de proseguir la batalla con resolución suicida. Y con Inglaterra de nuevo bajo el ataque incesante de las bombas-cohete de los nazis,

fueron pocas las voces que recomendaron mesura.

Cohetes nazis

El 7 de septiembre de 1944, un oficial británico declaró ante la prensa: «Con la salvedad de algunos últimos disparos, la batalla de Londres ha terminado».[37] La andanada de bombas voladoras había finalizado. Al día siguiente, se oyeron por toda la ciudad dos enormes explosiones. Para calmar los temores, el Gobierno alentó los rumores de que habían estallado varias instalaciones de gas. Durante las semanas siguientes, más explosiones sacudieron la urbe. Un londinense vio a un soldado estadounidense construir una valla alrededor de un cráter enorme. ¿Acaso había caído ahí un cohete nazi? Le preguntó. «No, hombre –dijo el militar. No ha sido ningún cohete; es una de esas instalaciones de gas voladoras».[38]

Hasta el marzo siguiente, cuando las tropas aliadas rebasaron los puntos de lanzamiento de los nuevos cohetes V-2, los habitantes de las ciudades meridionales de Inglaterra tendrían que vivir entre la incertidumbre y el terror diario ante un nuevo *Blitz*. No perecerían tantos como en el primer *Blitz*; sin embargo, con esta nueva arma de venganza, los científicos alemanes «han elevado el arte de matar a cúspides de la ciencia y la eficiencia jamás alcanzadas»,[39] redactó un reportero. Al igual que la V-1, la nueva arma era muy imprecisa, mataba de forma indiscriminada. En total, perecieron 2700 británicos y unos 6500 quedaron gravemente mutilados; una cifra muy similar falleció o sufrió mutilaciones en Amberes, Bruselas y París. No obstante, al contrario que la V-1, no era posible ni la alerta temprana ni la intercepción. Desde rampas de lanzamiento, pequeñas y difíciles de detectar, emplazadas en los Países Bajos, estos cohetes supersónicos de 12 toneladas ascendían hasta la estratosfera, a 110 kilómetros de altura, y se precipitaban en silencio sobre la tierra a velocidades superiores a los 6000 kilómetros por hora… Demasiado rápidos para ser vistos. Eso los hacía mucho más terroríficos que las lentas, y más ruidosas, bombas voladoras V-1. «Si van a matarme –comentó con sorna una londinense–, me gustaría experimentar la emoción de saber que va a ocurrir».[40]

El Gobierno británico estaba tan preocupado porque cundiera el pánico entre la población que Churchill esperó hasta el 10 de noviembre para revelar que muchos de los misiles dirigidos contra Inglaterra –los alemanes también habían reanudado el lanzamiento de cohetes V-1– eran cohetes supersónicos con cabezas explosivas de una tonelada. Eran las armas más temibles que jamás había conocido el mundo. Diseñados en una remota isla báltica por científicos dirigidos por un detestable oportunista, el doctor Wernher von Braun, se fabricaban en una instalación supersecreta denominada Mittelwerk, una red de profundos túneles en un valle aislado del macizo del Harz.[41] Albert Speer eligió en persona este lugar, cerca de la pequeña ciudad de Nordhausen, después de que los

británicos bombardearan la instalación original de Peenemünde. También aprobó el uso de mano de obra procedente de los campos de concentración enviada desde Buchenwald, la cual trabajaba bajo la supervisión de las SS en túneles que parecían sacados del medievo. Hasta que la 3.ª División Acorazada no liberó la instalación a primeros de abril de 1945, pasaron por el complejo esclavista de Mittlewerk unos 60 000 presos, de los cuales más de un tercio pereció de inanición, enfermedades o asesinado. Unos 1500 más fallecieron en dos incursiones sucesivas de la RAF contra la instalación.

El A-4, nombre que los alemanes daban a su nueva arma propulsada por combustible líquido, era el primer misil balístico de corto alcance del mundo, «el abuelo de todos los misiles modernos guiados y de los cohetes espaciales».[42] Mientras lo lanzaban contra las ciudades inglesas, Von Braun y su equipo de físicos e ingenieros trataban de acelerar el inicio de la producción de un ICBM (Intercontinental Ballistic Missile, Misil Balístico Intercontinental), el A-10 o cohete de Nueva York, que recibía el nombre de la ciudad que se pensaba atacar. La inteligencia aliada tenía noticia del proyecto y sospechaba que los alemanes también estaban desarrollando una bomba atómica. El futuro del mundo podría haber sufrido una espeluznante alteración si los nazis hubieran logrado construir la bomba y perfeccionar un sistema de lanzamiento de largo alcance. Sin embargo, la persecución hitleriana contra los científicos judíos, así como su preferencia por armas de represalia más convencionales, privó a ambos programas de recursos industriales y del talento necesario. En mayo de 1945, un equipo de inteligencia aliada halló que los científicos germanos «estaban en el mismo punto en que nosotros estábamos en 1940, antes de iniciar ningún trabajo a gran escala en la bomba [atómica]».[43] El cohete transatlántico no habría entrado en servicio hasta 1947, como muy pronto.[44]

Sin embargo, en enero de 1945 nadie en el bando aliado sabía todo esto, en el momento en que los barones aéreos anglo-estadounidense debatían operaciones de bombardeo al estilo de Thunderclap. Lo que sí *sabían* los líderes bélicos con sede en Londres era lo que estaban viendo en su ciudad. En plenas festividades navideñas, 164 clientes y dos niños pequeños en su carro quedaron desintegrados por una V-2 que impactó en los almacenes Woolworth. Sucedió después de que 115 mujeres británicas perecieran de forma inesperadamente aterradora mientras hacían cola en un mercado para adquirir su ración semanal de carne.

Los puntos de lanzamiento de los nuevos cohetes eran pequeños y estaban muy bien camuflados y sus fábricas subterráneas eran casi inmunes a las bombas. La única forma que tenía la RAF de devolver el golpe al enemigo era atacar sus ciudades. Pese a que los documentos de planificación de la campaña de bombardeo de febrero contra las ciudades del este de Alemania no mencionan las represalias, sin duda, estaban en el pensamiento de quienes dirigían las operaciones aéreas desde Londres.

Mientras la incursión berlinesa de la 8.ª Fuerza Aérea estaba en las horas finales de su fase de planificación, sucedió algo extraordinario. El general Jimmy Doolittle le pidió a Spaatz que reconsiderara su directriz. «No hay […] blancos de estricta importancia militar en el área designada»,[45] le telegrafió. Para bombardear la ciudad con precisión, la 8.ª debería hacerlo de forma visual, lo cual expondría a las dotaciones a un mortífero fuego antiaéreo.

Doolittle era uno de los pocos jefes de la 8.ª Fuerza Aérea que se oponían al bombardeo de terror por motivos tanto militares como morales. Además, al contrario que Spaatz, consideraba la incursión de Berlín un intento de «bajar la moral germana»,[46] de aterrorizar a la población y de destruir su voluntad de aguantar. «Las posibilidades de someter mediante el terror, con un mero aumento de la concentración de bombardeos, a una gente que lleva siendo bombardeada intensamente desde hace cuatro años, son extremadamente remotas»,[47] le dijo a Spaatz, que había presentado este argumento contra Thunderclap el verano anterior. Doolittle hizo una última apelación a la conciencia de Spaatz y, de forma más directa, a su conocido afán por el legado de la Fuerza Aérea durante la posguerra. «En la que puede ser una de nuestras últimas y más recordadas operaciones, con independencia de su efectividad, vamos a violar el principio americano básico del bombardeo de precisión de blancos de estricta importancia militar, para el cual hemos diseñado nuestras tácticas y entrenado y adoctrinado a nuestras tripulaciones».[48] Deje el bombardeo de área a los británicos, imploró Doolittle, y siga concentrándose en objetivos de estricto interés bélico. Incluso si la tecnología inadecuada y la meteorología hostil conspiran para impedir asaltos precisos contra esos blancos, la historia seguirá viendo la buena intención de los esfuerzos estadounidenses.

La escueta réplica de Spaatz llegó en forma de orden, sin explicaciones adicionales: «Golpee Berlín siempre que condiciones [meteorológicas] aconsejen posibilidad de bombardeo visual de objetivos petroleros, pero no permitan operaciones sobre Berlín».[49] También informó a Doolittle de que sus meteorólogos habían predicho que sería una operación de radar y, por tanto, más segura para las dotaciones. No era necesario mencionar que el mal tiempo significaba un bombardeo muy impreciso, el «tratamiento diurno de mujeres y niños»,[50] como llamaban a las misiones de radar los *bomber boys* de Doolittle.

En la mañana del 2 de febrero, Doolittle concentró hasta el último bombardero disponible bajo su mando. Sin embargo, una densa capa de nubes anuló la misión. Spaatz ordenó una incursión masiva para el día siguiente; Doolittle pidió aclaración por telegrama, con la esperanza de que Spaatz lo repensara: «¿Sigue en pie el ataque aéreo sobre Berlín? ¿Prefiere dar prioridad a los blancos de petróleo antes que a Berlín si hay una posibilidad definitiva de ataque visual? ¿Quiere golpear el centro de la ciudad o blancos militares concretos […] en los arrabales occidentales?».[51]

Spaatz respondió por teléfono en menos de una hora y, más tarde, plasmó la esencia del mensaje en una nota redactada en términos tajantes: «Golpee petróleo si la visión está asegurada; de lo contrario, Berlín. El centro de la ciudad».[52]

Con el fin de enmascarar lo que, sin duda, era una incursión de área, Spaatz ordenó a Doolittle que «remarcara […] –en sus notas de prensa– los esfuerzos por desbaratar la llegada de refuerzos al Frente Oriental e incrementar la confusión administrativa».[53] Eso hizo Doolittle, aunque también añadió algunos blancos militares a su lista de bombardeo, entre ellos nudos ferroviarios y fábricas de municiones.

Seis años antes de su muerte, sucedida en 1974, Spaatz estuvo más cerca que nunca de admitir que el raid de Berlín del 3 de febrero fue un bombardeo de terror en todo excepto en el nombre. «En Europa nunca tuvimos como objetivo nada que no fuera un objetivo militar […] excepto Berlín».[54]

3 de febrero de 1945

A las 03.30 h de la madrugada, una brusca voz rompió el silencio del cobertizo, semejante a una cueva: «¡Caballeros, están de servicio! ¡Ahora!».[55] El sargento primero apuntó su linterna al rostro somnoliento de los hombres y gritó aún más fuerte: «¡Fuera de la cama!». A continuación, se marchó; era el hombre más odiado de la base.

Esta sería la decimotercera misión del capitán Charles «Chuck» Alling y su tripulación, pertenecientes al 34.º Grupo de Bombardeo con base en Mendlesham, Suffolk. Esbelto y atlético, con rasgos definidos, «Chuck» Alling era un líder nato: brillante, bien entrenado y duro como una roca bajo presión. Esa mañana, al salir del catre y caminar entre el aire frío hacia los baños, tenía la cabeza en casa. Si la guerra no se hubiera interpuesto, habría vuelto esa semana a la Universidad Wesleyana para el semestre de primavera; y, sin embargo, allí estaba, a un océano de distancia, preparando la mente para liderar a otros nueve muchachos en edad universitaria al espacio aéreo más traicionero del mundo.

Fuera del cobertizo Nissen les esperaba un camión del Ejército; su lona marrón se agitaba al viento. Alling y el resto de oficiales saltaron a bordo y se acurrucaron en silencio con las otras tripulaciones en los bancos de madera cubiertos de escarcha. El camión aceleró hacia la cantina de oficiales mientras los hombres fijaban la mirada en el aleteo de la lona. El único signo de vida en el camión a oscuras era el brillo de la llama de unos cuantos cigarrillos.

Durante el desayuno nadie pronunció palabra. Cuando alguien quería la sal o la pimienta la señalaba. «No hubo conversación –recordó Alling–. La gente estaba tensa y nerviosa y algunos se preguntaban si había llegado su hora».[56] La mañana anterior les habían dado instrucciones para una incursión sobre Berlín, por lo que nadie se sorprendió cuando, una hora más tarde, el oficial de inteligencia apartó

la cortina que ocultaba un enorme mapa de pared del oeste de Europa y una línea de hilo rojo formaba una ruta de asalto aéreo contra «el culo gordo de Berlín».[57] Los hombres sabían que la 8.ª había ido allí el invierno pasado para asestar su castigo más severo, antes de que la mayoría de ellos hubiera llegado a Inglaterra.[58] No obstante, en muchas bases, a los aviadores les habían comunicado que esta vez iba a ser diferente: la diana era el centro urbano, con una alta densidad de población. Moriría un gran número de Gestapo, SS y otros nazis despreciables, pero también perecerían no combatientes. «Nos dijeron que, si éramos reticentes a bombardear civiles, mala suerte, porque hoy bombardearíamos y ametrallaríamos mujeres, niños, a todo el mundo»,[59] recogió en su diario John Briol, artillero ventral del 457.º Grupo de Bombardeo.

En la estación del 95.º Grupo de Bombardeo, a los sargentos artilleros se les dijo que llevaran sus armas individuales reglamentarias. «Si caes sobre el área objetivo la vas a necesitar […] porque el [blanco] es el centro de la ciudad […] brazos, piernas y culos».[60] El oficial que impartía las instrucciones «lo dijo con esas mismas palabras –recordó James Henrietta, operador de radio en el aeroplano del piloto Lewis Welles–. En otras palabras, allí no había ningún objetivo militar, solo se trataba de matar a todos los que pudieras […] con el único fin de desmoralizar».[61]

Después de haber sido puestos al día acerca de la meteorología y del estado de las defensas enemigas, Alling y el resto de oficiales fueron conducidos al Miss Prudy, la Fortaleza de color plata que llevaba el nombre de la hermana de Alling, que había fallecido con 21 años víctima de una meningitis pocos días antes de que enviaran a su hermano a ultramar. A las 04.43 h, el Miss Prudy estaba en el aire, surcando los negros cielos y la bruma amenazadora; era la aeronave líder del escuadrón superior del grupo. Con la salida del sol, se levantó la niebla y los bombarderos de la parte exterior empezaron a formar ala con ala. Un habitante de Anglia Oriental describió las majestuosas flotas aéreas: «A veces parecen blancos y armoniosos como gaviotas sobre el azul; otras veces, son negros y siniestros, cuando entran y salen de las nubes […] Aunque, lo impresionante, eso que hace que las muchachas del campo dejen por un momento de cultivar las tierras de lúpulo y los conductores de autobuses se asomen y miren al cielo desde sus andenes […] lo que impresiona es el número. En la batalla de Inglaterra, en los días en que la Luftwaffe fue derrotada sobre estos campos y bosques, los alemanes nunca enviaron flotas tan inmensas. Sus bombarderos jamás fueron monstruos cuatrimotores, como esos que los americanos despachan por decenas y centenares […] tienen una cita en el extranjero y van a acudir puntuales».[62]

Se lanzaron sobre el objetivo más de 900 Fortalezas y algo más de la mitad de cazas de escolta, la mayor fuerza jamás enviada contra una sola ciudad. (Esa misma mañana, la 2.ª División Aérea de la 8.ª despachó más de 400 Liberator contra la planta de petróleo sintético de Magdeburgo, donde se esperaba una

meteorología más favorable). La columna aérea con rumbo a Berlín se extendía más de 480 kilómetros; en el momento en que los elementos de cabeza entraban en Alemania, aún había bombarderos sobre el mar del Norte.

En *The Warriors*, su clásico relato del combate terrestre en Europa, J. Glenn Gray, oficial de inteligencia estadounidense, remarcó el «atractivo estético de la guerra»,[63] la «poderosa fascinación» y la atracción emocional de la guerra. El artillero lateral John Morris sintió la fuerza de lo que Gray denominó «la guerra como espectáculo» mientras observaba maravillado desde su puesto de tiro las disciplinadas y cerradas formaciones de bombarderos que surcaban los cielos del norte de Alemania, en las que cada escuadrón rumbo a la batalla dejaba tras de sí refulgentes estelas, blancas y esponjosas.

Los primeros bombarderos sobre el objetivo hallaron un inesperado y bello cielo, azul y límpido, maravilloso para bombardear, aunque también para los artilleros de la *flak*. Y Berlín tenía más cañones que ninguna otra ciudad del planeta. En el mismo momento en que el piloto anunció por el intercomunicador: «Limpio como una patena sobre Berlín, señores […] ni una maldita nube en la zona»,[64] el teniente Robert Hand, en su trigésimo quinta, y última, misión, empezó a experimentar los familiares síntomas del pánico de combate: el sudor comenzó a correr por su casco antiaéreo, tenía visión borrosa y le temblaba toda la parte superior del cuerpo. El suyo era el tercer grupo sobre el objetivo y delante vio «una verdadera montaña de bocanadas negras».[65] Dos proyectiles estallaron por debajo y sacudieron su Fortaleza «como un bote en los rápidos».[66] La aeronave líder lanzó su carga. Segundos más tarde, Hand dejó caer la ristra de bombas de su avión. A continuación, el escuadrón viró en dirección hacia la protección de unas nubes situadas un poco más allá del área objetivo. Por el camino, Hand vio cómo una aeronave encajaba un impacto directo… Fue uno de los veinticinco bombarderos que se perdieron ese día. Una bola de humo negro fue todo cuanto quedó de diez hombres y tres toneladas de metal. «Parece imposible que algo tan grande pueda desaparecer tan rápido»,[67] escribió Hand.

Bob Hand y «Chuck» Alling lograron regresar a Inglaterra ese día. Robert «Rosie» Rosenthal, en su misión número cincuenta y dos, no lo consiguió.

CASI TODOS LOS ESTADOUNIDENSES QUE ESTABAN EN EL AIRE ESE DÍA veían Berlín por primera vez, pero «Rosie» había estado allí varias veces con su dotación original, «Rosie's Riveters», la más memorable el 8 de marzo de 1944, la semana en que la «Poderosa 8.ª» quebró la espina dorsal de la Luftwaffe. Aquella tenía que ser su última misión, la que hacía la número veinticinco, aunque en la celebración de esa noche «Rosie» decidió seguir volando. «Vuelve a casa, a los helados, a las chicas y los partidos y de una pieza. Te mereces un descanso»,[68] le imploró su amigo Saul Levitt. Fue en vano. «Tenía que hacer lo que debía hacer mientras pudiera»,[69] afirmó «Rosie» tiempo después.

En el segundo mes de su segundo turno de servicio, sirviendo de piloto jefe, Rosenthal hizo un espeluznante aterrizaje en una pista de emergencia de regreso a Berlín; su bombardero tomó tierra con tres motores fuera de servicio y media cola seccionada por una hélice desprendida. En septiembre, su Fortaleza fue alcanzada por *flak* sobre Núremberg y tuvo que hacer un aterrizaje forzoso en el norte de Francia, en un área controlada por efectivos estadounidenses. Sacaron a «Rosie» de la cabina con la nariz y el brazo roto y lo enviaron en avión, inconsciente, a un hospital militar de Oxford. A su vuelta a Thorpe Abbotts, cinco semanas después, lo asignaron al cuartel general del ala, un trabajo administrativo que le repugnaba. Quería volver al combate e insistió de tal manera que le devolvieron al 100.º, fue ascendido a comandante y le dieron el mando de su primer escuadrón, el 418.º

El 3 de febrero de 1945, en el vuelo rumbo a Berlín, el comandante Rosenthal iba en el asiento de copiloto del avión líder, el puesto reservado para el oficial encargado ese día de comandar la 3.ª División al completo. Al acercarse al Punto Inicial, la división de «Rosie» encontró densas columnas de humo procedentes de los violentos incendios que había provocado la 1.ª División. «El humo subía por encima de los 2000 metros»,[70] afirmó un aviador. El humo hizo que la mayor parte de la 3.ª División errase el blanco principal y que golpeara los distritos residenciales al este del objetivo principal. «Antes de dejar Alemania, sintonicé una emisión de propaganda desde Berlín –contó el operador de radio Clifford Whipple–, el locutor dijo: "Todos los hombres, mujeres y niños están en las calles combatiendo las llamas"».[71]

Al virar para la pasada de bombardeo, el aeroplano de «Rosie» fue alcanzado por un estallido de *flak*. Dos tripulantes murieron al instante y uno de los motores empezó a escupir llamas. La cabina empezó a llenarse de denso humo blanco y el capitán John Ernst miró a «Rosie» para que lo guiara. Sin decir palabra, este señaló recto con su mano izquierda.

Una vez Ernest completó la pasada de bombardeo, «Rosie» comunicó por radio al segundo líder que tomara el mando de la división; cuando su avión destrozado llegó sobre el Óder, donde sabía que estaba el Ejército Rojo, pulsó la campana de alarma, señal de que debían abandonar la nave. En ese momento, la Fortaleza fue alcanzada por segunda vez y un furioso incendio de aceite empezó a consumir la sección central del bombardero. Mientras la Fortaleza en llamas se precipitaba en una lenta y terrorífica espiral, las otras dotaciones observaron horrorizadas en busca de paracaídas. Vieron seis. Luego, hubo una explosión y, segundos más tarde, el avión número 44 8379 desapareció de la vista. Esa noche, en su cobertizo de Thorpe Abbotts, Harry Crosby escribió sin creérselo: «"Rosie", el Indomable, ha caído».[72]

Crosby ignoraba que, ese día, su amigo había librado un combate en solitario por sobrevivir y que se había impuesto. Nadie que observara esa mañana al

bombardero moribundo podía saber lo que ocurrió en su interior. Rosenthal tomó los mandos de Ernst poco después de que el aeroplano fuera alcanzado por segunda vez y le ordenó saltar. Luego, solo con dos tripulantes muertos, trató de llegar como pudo a la escotilla de escape delantera, en el morro de la nave. Con el piloto automático fuera de servicio, el avión se precipitaba con rapidez, en una espiral mareante, y la fuerza centrífuga atrapó a Rosenthal. «Apenas podía moverme. Era como estar en arenas movedizas [...] por fin, logré alcanzar la escotilla y huir poco antes de que el avión estallara».[73] Rosenthal saltó cuando su bombardero estaba a apenas 600 metros del suelo y aterrizó con gran violencia; se rompió el mismo brazo que en la misión del 10 de septiembre a Núremberg. Escondido en un cráter de bomba, con la pistola de 11 mm en la mano izquierda, vio acercarse a tres soldados con estrellas rojas en los gorros. Al creer que era alemán, uno de los soviéticos fue a golpearlo con la culata del fusil. «Rosie» alzó las manos y gritó: «Americanski! Coca-Cola! Lucky Strike! Roosevelt, Churchill, Stalin!».[74] Segundos después, el soviético dio a Rosenthal un afectuoso abrazo y le besó en las mejillas.

Rosenthal fue enviado a retaguardia y llegó hasta Moscú, donde fue invitado por el embajador estadounidense Averell Harriman. Desde allí, envió un telegrama a Thorpe Abbotts para pedir a sus compañeros que le reservaran un avión; su guerra, dijo, aún no había terminado. Y así fue como «se mantuvo intacta la leyenda de Rosenthal –rememoró Saul Levitt–. Era una verdadera leyenda, compuesta por los siguientes ingredientes: que podría haber dejado de volar y que no había forma de acabar con él».[75]

Robert Rosenthal recordó para siempre lo que vio pocos minutos después de aterrizar tras las líneas soviéticas. Mientras dos soldados del Ejército Rojo lo llevaban a un *jeep*, miró hacia atrás, instintivamente, en dirección a Berlín; el horizonte era una sólida cortina roja y negra. Parecía el fin del mundo.

SOBRE BERLÍN, EL TENIENTE JOHN WELCH, COPILOTO DE JOHN BRIOL, pensó en la gente que estaba abajo, a merced de las bombas. El objetivo de su escuadrón era la estación de ferrocarril de Friedrichstraße, que, les habían dicho, estaría a rebosar de refugiados. «Que Dios los ampare»,[76] musitó cuando su bombardero dejó caer una carga de explosivos de 225 kilogramos.

Alrededor de una semana después de la incursión de Berlín, Herie Granberg, corresponsal de un diario sueco que se había refugiado en un túnel ferroviario subterráneo durante el bombardeo, logró pasar de forma clandestina un reportaje de Alemania: «El suelo se movía, las luces parpadeaban. Los muros de cemento parecían abombarse. La gente corría de un lado a otro como animales asustados».[77] Llovieron más bombas, las luces se apagaron y el túnel se llenó de grandes nubes de polvo, que penetraban en los ojos de las personas que rezaban de rodillas sobre las vías del tren hasta cegarlas. Cuando el bombardeo finalizó,

Granberg encontró muertos y moribundos desperdigados por toda la plaza frente a la estación.

En ese momento, en otro barrio del centro de la ciudad, Ursula von Kardorff, una joven reportera berlinesa, corría por las calles en busca de amigos y familiares, «me dejaba llevar por la corriente de personas que habían sufrido el bombardeo, con rostros sombríos y espaldas curvadas bajo el peso de sus pertenencias».[78] Von Kardorff odiaba a Hitler, a quien responsabilizaba de la bárbara guerra racial y de la muerte de sus dos hermanos, caídos en los frentes de guerra. En parte, aceptaba que Alemania merecía el bombardeo, aunque consideraba una cruel ironía que los vecindarios de clase trabajadora que recorría, donde tenía amigos que compartían sus ideas políticas, se habían llevado «la peor parte […] no se ve ni un pedazo de cielo, solo nubes de venenoso humo amarillo –escribió esa noche en su diario secreto, un documento incendiario que, de ser descubierto por la policía, pondría su vida en peligro–. Cuando cayó la noche sobre la ciudad en llamas apenas nadie lo notó, porque todo el día había sido muy oscuro».

Días después de la incursión se oían por toda la ciudad las explosiones devastadoras de bombas de acción retardada. El agua, el gas, el teléfono y la electricidad estaban fuera de servicio. Las bombas sin estallar y enormes charcos de agua sucia de las cañerías reventadas bloqueaban las calles y sobre la ciudad castigada pendieron durante días nubes de humo. Aunque el ministro de Propaganda anunció que los saqueadores serían fusilados en el acto,[79] bandas de soldados borrachos evadidos del desastre del Frente Oriental merodeaban entre la devastación y rompían escaparates de tiendas, saqueaban mantelerías y plata, porcelana y cristalería, robaban vehículos de garajes y mataban pollos y puercos. Entre las ruinas humeantes, Herie Granberg halló tiradas tres insignias del Partido Nazi. «Si me hubiera tomado la molestia, seguramente podría haber encontrado más».[80]

Tras deliberar al respecto, Hitler decidió que el Gobierno debía permanecer en Berlín y, en palabras de Hans-Georg von Studnitz, un desesperado funcionario del Ministerio de Exteriores de Alemania, «esperar allí un milagro o la aniquilación».[81] Irse sería dar ejemplo de cobardía a los berlineses, a los que el Führer había pedido resistir hasta el fin. Tampoco habría una evacuación, ni siquiera de refugiados. «Tras sufrir terribles bajas en los grandes ataques aéreos de ayer, las masas sin hogar están atrapadas en la capital en llamas y deben compartir todo nuevo desastre que recaiga sobre esta –anunció Goebbels–.[82] Si, en un plazo de 150 años, surge una crisis similar en Alemania –le dijo al Führer–, nuestros nietos podrán vernos como un ejemplo heroico de constancia».[83]

A fecha de hoy, no existen cifras fiables del número de berlineses que pereció el 3 de febrero. Los muertos de incursiones anteriores seguían atrapados bajo las ruinas junto con las víctimas del último ataque. Para mayor confusión, alrededor de 3 millones de refugiados del este del Reich abarrotaban el corazón de la

ciudad; formaban parte de una de las mayores migraciones humanas de la historia. Miles murieron calcinados allí donde cayeron, lo cual imposibilitaba identificarlos o reportar su muerte. Las primeras estimaciones de la 8.ª Fuerza Aérea y de los reporteros suecos redondearon unos 25 000 muertos, aunque un respetado historiador alemán concluyó una cifra mucho menor, de alrededor de 3000. Si esto es correcto, incluso esta cifra, sospechosamente baja, supone el mayor número de berlineses muertos en una sola incursión en toda la guerra, durante la cual la urbe fue bombardeada en 363 ocasiones, con una pérdida total de 50 000 ciudadanos. Lo que sí se sabe con certeza es que el bombardeo del 3 de febrero dejó sin hogar a una cifra sobrecogedora de personas: unas 120 000.[84]

La RAF había lanzado en el pasado cargas mayores sobre la ciudad, pero, como informó el *New York Times*: «Nunca antes se había saturado un área objetivo de tal manera».[85] Los objetivos principales de la zona del gobierno civil y militar, la cancillería del Reich (construida sobre la guarida de Hitler, el *Führerbunker*, un edificio inmune a las bombas), el Ministerio de Propaganda, el del Aire, el de Asuntos Exteriores, el cuartel general de la Gestapo y el despreciable tribunal popular que administraba justicia vengativa a los alemanes que titubeaban en su apoyo al régimen «fueron aplastados por dieciocho concentraciones de alto explosivo»,[86] según reportó la Fuerza Aérea. Dos céntricas estaciones de tren y el enorme nudo ferroviario de Tempelhof fueron castigados con igual dureza. También resultaron destruidos o dañados de gravedad relevantes centros de producción de bienes electrónicos, de cuero, impresión y ropa, junto con hoteles, oficinas de periódicos, grandes almacenes y zonas residenciales cercanas a los blancos principales.[87] Aunque, podría haber sido mucho peor, quizá un completo holocausto urbano como Hamburgo, si la 8.ª hubiera vuelto, como estaba previsto, tres días más tarde, aunque la meteorología obligó a cancelar la misión.

Los informes de posmisión verifican el testimonio oral de los aviadores de que este fue un ataque de terror. «Berlín, sábado. Barrera de *flak*, que se debilitaba con cada grupo que pasaba —escribió un *togglier* (lanzador de bombas) de la Fortaleza Supermouse–. Sin daños en la nave. ¡Visual! 5 x 450 kilogramos. ¡Sacudió a mujeres y niños!».[88] Algunos aviadores no sentían el menor remordimiento o culpabilidad. La naturaleza fría y anónima de la guerra de bombarderos hacía posible que algunos seres humanos impartieran muerte sin ningún sentido de responsabilidad personal. «Nunca *vi* a ninguna de esas personas –manifestó años más tarde el piloto Lewis Welles–. Nunca *conocí* a ninguna de ellas. Volvía a la base, cenaba bien, me metía entre sábanas limpias y me echaba a dormir».[89] Otros consideraban el bombardeo una retribución justificada. «El pueblo alemán apoyó la embestida de Hitler contra Europa. Él solo no pudo hacerlo»,[90] habló el capellán James Good Brown a los aviadores del 381.er Grupo de Bombardeo, a los que se dirigió después de la incursión. Para los

hombres de Brown, no había mucha diferencia entre los militares uniformados y los civiles que fabricaban los aviones, los cañones y la gasolina y que proporcionaban el capital emocional y financiero que permitía a Hitler continuar su orgía de asesinatos y agresión. Tales eran las reacciones extremas de los aviadores: indiferencia moral y justa venganza. Quizá la respuesta predominante era la del piloto Harry S. Mitchell jr. «Era terrorífico ver caer esas bombas en pleno corazón de la ciudad, aunque solo hasta que vi a la aeronave líder, a unos 15 metros de distancia, recibir de lleno un impacto y partirse en dos en una explosión –recogió en su diario de guerra–. Uno de los muchachos que iban en esa aeronave […] tenía 55 misiones. Además, su mujer va a dar a luz este mes».[91]

Esta incursión permaneció durante años en la memoria de muchos tripulantes. «Esta [misión] […] me perturbó largo tiempo –confesó el operador de radio de Lewis Welles, James Henrietta–. De hecho, aún lo hace […] pienso que bombardeamos a mucha gente que solo eran víctimas indefensas».[92]

El 17 de febrero, la radio alemana anunció que la Wehrmacht otorgaba una «condecoración especial»[93] al general Spaatz: la Orden de la Pluma Blanca. La recibía por su «excepcional cobardía» al cubrir con «una alfombra de bombas» toda una ciudad «abarrotada de centenares de miles de refugiados, en su mayoría mujeres y niños, que huían del salvajismo organizado y del terrorismo del Ejército Rojo de comunistas bolcheviques». No se hizo mención alguna de Guernica, Coventry, los cohetes lanzados contra Londres o de los ataques aéreos contra Stalingrado a finales de agosto de 1942, mazazos aéreos que mataron a 40 000 soviéticos, muchos de ellos refugiados, entre los vítores triunfantes de las tropas germanas desplegadas en la orilla opuesta del Don. Al inicio de la guerra, Thomas Mann, el escritor ganador del premio Nobel de Literatura, le dijo a la BBC desde su exilio en California: «¿Acaso Alemania creía que nunca tendría que pagar por las atrocidades que parecía permitirle su salto a la barbarie?».[94]

Dresde

Estaba previsto que fuera un doble golpe, un asalto combinado de la RAF y la 8.ª Fuerza Aérea contra una ciudad cuya población de preguerra de 600 000 habitantes se disparó hasta casi un millón a consecuencia de un influjo de refugiados del este. La 8.ª Fuerza Aérea debía atacar primero, con un raid «de precisión» contra sus instalaciones ferroviarias, pero el mal tiempo provocó un aplazamiento. Eso permitió a «Bombardero» Harris abrir fuego contra la ciudad.

La noche del 13 de febrero, extrañamente agradable para la estación, dos oleadas de bombarderos Lancaster, más de 800 aparatos, volaron rumbo a la bella ciudad ribereña, conocida por sus porcelanas, sus espaciosos parques y su

imaginativa arquitectura. Sus habitantes la llamaban la Florencia del Elba. Eso fue antes de que la convirtieran en un desierto de piedra y ceniza.

Al igual que en Hamburgo en el verano de 1943, una combinación catastrófica de bombas explosivas e incendiarias desencadenó una tempestad de fuego que calcinó o asfixió a un mínimo de 35 000 personas, unas 11 000 menos que en la quema de Hamburgo. La 8.ª Fuerza Aérea voló por la mañana y al día siguiente. Atacó un nudo ferroviario en el centro y dejó caer algunos explosivos sueltos por los barrios residenciales circundantes, donde habían acudido miles de personas para huir del fuego.

KURT VONNEGUT, UN INFANTE ESTADOUNIDENSE QUE HABÍA SIDO CAPTURADO en la batalla de las Ardenas, llegó a Dresde algunos días antes del bombardeo para incorporarse a un grupo de trabajos forzosos. «Se abrieron las puertas de los vagones y el dintel enmarcó la ciudad más bella que habían visto nunca la mayoría de estadounidenses».[95] A Vonnegut le pareció el país de Oz.

Los prisioneros marcharon a un matadero. Los alojaron en uno de los edificios, un refugio de cemento donde se preparaba a los puercos para el cuchillo del carnicero. El número cinco identificaba el edificio. Vonnegut estaba en el almacén de carne cuando cayeron las bombas. Era un lugar seguro.

A los prisioneros no les permitieron salir del refugio hasta el mediodía del día siguiente. «Dresde parecía un paraje lunar. No quedaba nada, excepto lo mineral. Las piedras estaban calientes. Todos habían muerto»,[96] escribió Vonnegut en su novela *Matadero cinco* (*Slaughterhouse-Five*).

Vonnegut tuvo suerte de que lo condujeran a un refugio seguro. En todo Dresde no había ni un solo refugio antiaéreo comparable a los que había en el resto de ciudades alemanas de importancia: edificios de varias plantas o compartimentos subterráneos hechos de cemento pesado, con filtros de gas, ventilación, salidas de emergencia, prevención de incendios y enfermería. Los habitantes de Dresde tuvieron que conformarse con los almacenes de las estaciones de tren y otros grandes edificios públicos, así como con las carboneras de las casas privadas y edificios de apartamentos. El gobernador de Sajonia, Martin Mutschmann, un tipo escandalosamente corrupto, ignoró las peticiones de los funcionarios municipales para que construyera refugios, si bien hizo que las SS edificaran búnkeres de cemento reforzado bajo sus oficinas y en el jardín trasero de su casa.

Dresde no solo estaba desprotegida. También estaba indefensa. El aeródromo local de la Luftwaffe disponía de numerosos cazas recién fabricados, aunque los pilotos tenían orden de no volar para evitar agotar las magras reservas de combustible de la patria, que se reservaban para la defensa final. Los cañones antiaéreos de la ciudad habían sido trasladados en invierno al Ruhr y al frente del Óder. Dresde era lo que «Bombardero» Harris denominaba una ciudad intacta;

en cinco años de guerra, solo había sido bombardeada en dos ocasiones, ambas por los estadounidenses: el 7 de octubre de 1944, como blanco secundario; y el 16 de enero de 1945.[97] La 8.ª golpeó blancos industriales en y en las inmediaciones del nudo ferroviario principal cercano al centro y acabó con centenares de obreros, pero sin causar daños en el casco histórico de Dresde, la joya de la ciudad.

«Nos sentíamos seguras»,[98] recordó Liselotte Klemich, ama de casa y madre de tres niñas. Antes del infierno, corría el falso rumor de que Churchill tenía una tía anciana en Dresde y que ese era el motivo por el que la ciudad no había corrido la suerte de Hamburgo y Berlín. «Poco a poco, empezamos a pensar que Dresde permanecería intacta por sus maravillosas obras artísticas y porque la ciudad en sí misma era tan bella. Nos volvimos descuidados. Casi nunca me molestaba en despertar a mis hijas cuando había una alarma. Pero esa noche particular, encendí la radio [hacia las 21.30 h] y escuché horrorizada que se aproximaban grandes formaciones de bombarderos y que debíamos acudir de inmediato a los refugios. Desperté a mis tres hijas pequeñas y les ayudé con sus mochilitas, en las que había mudas extra. Llevé una maleta, que contenía una caja ignífuga con documentos familiares, todas mis joyas y una elevada suma de dinero. Corrimos al refugio [del sótano]. La mayoría de los otros ya estaba allí. Tenían una mirada de horror en el rostro».

Entre los sollozos y rezos de los presentes, *Frau* Klemich se aferraba a sus hijas y pensaba: «Ahora se las llevarán». También temía por el bebé que gestaba en su vientre.

Desde 3 metros bajo tierra, las máquinas británicas podían oírse en el cielo. «Era como si rodara sobre nosotros una enorme y ruidosa cinta transportadora, un estruendo salpicado de detonaciones y temblores»,[99] recordó Götz Bergander, de 18 años, hijo del director de una destilería de la ciudad. Las dotaciones de Harris estaban entrenadas para provocar incendios devastadores, aunque, hasta entonces, solo habían logrado tres holocaustos urbanos a gran escala: Hamburgo, Kassel y Darmstadt. Para crear una tempestad de fuego huracanado todo debía encajar con horrible exactitud.[100] Así fue en Dresde.

Los Lancaster, sin hallar resistencia y en un cielo sin nubes, descargaron una combinación letal de explosivos e incendiarios sobre una ciudad formada por edificios apiñados y muy inflamables, que, además, albergaban grandes depósitos de combustible de calefacción.

El alto explosivo –en buena parte bombas aéreas de 1800 kilogramos o *galletas*– buscaba derrumbar edificios, cortar conducciones de agua y provocar enormes cráteres en las calles con el fin de atrapar u obstaculizar a los bomberos y equipos de emergencia. También debían volar ventanas y puertas y crear así aberturas que permitirían expandirse y unirse a los pequeños incendios provocados por centenares de miles de «bastones» incendiarios. Eso producía, en

palabras de Vonnegut: «Una gran llama que consumía todo lo combustible».[101] La lluvia de alto explosivo tenía otro objetivo: intimidar a los habitantes de la ciudad, mantenerlos en el refugio para que no pudieran extinguir con arena, o retirar con tenazas, los pequeños dispositivos incendiarios caídos sobre los tejados de las casas y edificios de apartamentos.

A la conclusión del primer ataque, se hizo un silencio sepulcral en el refugio de Bergander, una instalación moderna construida bajo la destilería Bramsch por su padre, un destacado ingeniero. «Cómo olvidar cuando salimos del refugio. El cielo nocturno estaba iluminado de rosa y rojo. Las casas solo eran siluetas y una roja nube de humo lo cubría todo».[102] Bergander estaba tan atónito que olvidó su miedo y subió al tejado de la destilería para tomar una fotografía del cielo en llamas. «La gente corría hacia nosotros fuera de sí, cubierta de cenizas, con la cabeza envuelta en mantas mojadas». Esos habitantes de Dresde huían de la *Altstadt*, la parte de la ciudad más antigua y más bellamente conservada, el centro de la vida cívica y el blanco de la primera oleada de los Lancaster.

La tempestad de fuego no alcanzó el clímax hasta después del segundo ataque de la RAF, poco después de la una de la madrugada. Para entonces, los miles de pequeños fuegos provocados por los dispositivos incendiarios se habían extendido por tejados y buhardilla y habían desatado pavorosos incendios que crecían con ferocidad y que se combinaron con los originados por el segundo torrente de explosivos. Esas bombas cayeron en las áreas situadas al sur de la *Altstadt*, sobre todo en Großen Garten, el magnífico jardín de Dresde, donde se habían refugiado decenas de miles de víctimas aterrorizadas.

Las dotaciones de la segunda oleada de Lancaster tenían orden de golpear el *Altmarkt*, el mercado histórico del centro de la ciudad. Sin embargo, al ver que ya era un convulso mar de llamas, tomaron una decisión sobre la marcha: descargaron el tonelaje allí donde no vieron fuego para quemar aquello que todavía no había ardido.

Hasta el último habitante de la ciudad oyó las atronadoras explosiones de las «bombas aéreas», aunque la gente de los refugios pudo percibir un sonido más insidioso: el tap-tap-tap de los contenedores de magnesio de un kilo y medio cuando golpeaba contra los tejados. Estos dispositivos incendiarios rellenos de termita, que los alemanes llamaban, de forma equivocada, bombas de fósforo, fueron los grandes asesinos de la noche, pues infligieron cinco veces más daño y muerte que las bombas convencionales de hierro.[103] En un instante, Dresde fue engullida por una tempestad de fuego de proporciones bíblicas. Los bomberos de la ciudad estaban desbordados; solo podían atacar los incendios menores en el perímetro del vendaval o crear vías de escape para personas atrapadas en el torbellino.

La mayoría de los ciudadanos del centro de la ciudad que trataron de capear la tempestad en sus bodegas de carbón estaba sentenciada. Incluso los refugios

antiaéreos bien construidos ofrecían escasa protección contra tal tempestad de fuego. El 70 por ciento de las víctimas del fuego de Dresde sucumbió al envenenamiento por monóxido de carbono liberado por la combustión; muchos fallecieron de forma rápida e indolora sin una sola quemadura en el cuerpo.[104]

El refugio de *Frau* Klemich no estaba en la ruta directa de la tormenta de fuego y tanto ella como sus hijas sobrevivieron a los dos ataques. Anne Wahle, que vivía en otro barrio de la ciudad, estuvo a punto de no poder contarlo. Nacida en Estados Unidos y casada con un oficial alemán antes de la guerra, trataba de ponerse a salvo con sus tres hijos pequeños y la institutriz. «El calor era insoportable y las repentinas ráfagas de viento hacían que nos aferrásemos unos a otros por temor a que nos arrastraran. Era casi imposible ver entre las chispas que se arremolinaban a nuestro alrededor como una ventisca roja y escudriñábamos entre ellas en busca de algún refugio».[105]

Los zapatos de las personas se deshacían en el asfalto caliente de las calles y las llamas avanzaban con tal rapidez que muchos quedaron reducidos a polvo antes de poder descalzarse. El incendio fundió hierro y acero, redujo piedra a polvo e hizo estallar árboles a causa del calor de su resina. La gente que huía del fuego podía sentir en la espalda el calor que les abrasaba los pulmones.

Pese a todo, fue el viento huracanado –y no el calor abrasador– lo que dejó una impresión más aterradora en los supervivientes. Lo que parecían violentos vientos eran, en realidad, remolinos de convección, o tornados de fuego, esto es, columnas de aire extremadamente caliente que surgían del fuego, impulsadas en un movimiento rotatorio, similar a un tornado, por el aire frío que descendía de arriba. De este modo –al atraer aire frío, más pesado, al vacío dejado por el aire caliente, más ligero–, un gran fuego produce su propio viento, un torbellino que arroja restos en llamas al paso del fuego principal y crea así nuevos incendios. Esos pequeños fuegos se unen y retienen la vida entre las llamas principales que llegan desde atrás y el nuevo incendio que corre en su dirección. Atrapados en esta pinza de fuego, muchos habitantes quedaron desorientados y se dejaron llevar por el pánico.

Anne Wahle vio a una mujer que corría en dirección contraria. Empujaba un gran carrito con sus dos hijos, «sentados rectos, como muñecos […] pasó corriendo a nuestro lado, directa al fuego […] ella y sus hijos desaparecieron en un instante entre las llamas».[106] Algunas personas atrapadas abandonaron toda esperanza y se arrodillaron en la calle a esperar su horrendo final.

Poco después, Wahle y su familia vieron una casa que todavía se mantenía en pie y se refugiaron en el sótano. A la mañana siguiente, trataron de huir de la ciudad. Las calles estaban extrañamente vacías y casi todas las casas junto a las que pasaban no eran más que ruinas calcinadas. «¿Dónde estaba todo el mundo? ¿Estaban todos muertos o seguían escondidos en los sótanos?».[107] Pronto lo supieron. Al pasar junto a Großer Garten vieron pedazos de cuerpos ennegrecidos

que colgaban de los árboles. Continuaron y pasaron junto a una fila tras otra de cadáveres tumbados sobre la hierba podada como si fueran troncos calcinados. Esas pobres víctimas tenían los rasgos faciales fundidos en una masa y sus cuerpos se habían encogido de forma grotesca. Habían escapado de su casa en llamas de la ciudad vieja hacia un lugar que creían seguro. «El agua del estanque de la fuente seguía ondulando pacífica bajo la pálida luz del sol –rememoró después de la guerra Anne Wahle, cuando volvió a Estados Unidos–. Pensé en los niños que, apenas un día antes, paseaban por allí en barca».[108]

Wahle y su familia huyeron esa noche de la ciudad y lograron llegar a la casa de la familia de su institutriz, en los Alpes Austriacos. Pero Liselotte Klemich y sus hijas seguían en Dresde al día siguiente, Miércoles de Ceniza, cuando la 8.ª Fuerza Aérea se presentó en la ciudad, sobre las columnas de humo que se elevaban a 4500 metros sobre la ciudad. Trescientas once Fortalezas largaron 771 toneladas de dispositivos explosivos e incendiarios sobre la ciudad sufriente; golpearon la estación de pasajeros y el nudo ferroviario de Friedrichstadt, así como un distrito industrial situado junto al tren. También castigaron un centro ferroviario más pequeño y al menos tres densas áreas residenciales a las afueras del centro de la ciudad. Las nubes y el humo negro tapaban los blancos, de modo que la mayoría de escuadrones tuvo que apuntar las bombas por radar y unos pocos hicieron lanzamientos «accidentales»,[109] El reconocimiento fotográfico y los informes de posmisión de los operadores de radar observaron que «la mayoría de bombas»[110] cayó en los centros ferroviarios o en «áreas urbanas densamente pobladas en la ciudad», algunas cerca del tren, pero otras muy lejos, a «12-16 kilómetros más allá del blanco».[111]

Los daños habrían sido mayores si todos los grupos de bombardeo estadounidense enviados a Dresde hubieran alcanzado su destino. Tres grupos se desorientaron en un banco de nubes sobre el centro de Alemania y, convencidos de haber hallado Dresde, bombardearon Praga.[112]

El barrio de Götz Bergander estaba cerca del nudo ferroviario de Friedrichstadt. Cayeron bombas en las inmediaciones de su residencia, pero ni él ni ninguno de los que estaban en su refugio sufrió daños. Sin embargo, el bloque de apartamentos de la familia quedó en ruinas y la madre de Götz, de solo 44 años de edad, sufrió un ataque al corazón. Los Bergander y sus vecinos trasladaron las camas al refugio, que se convirtió en su morada nocturna para el resto de la guerra.

Cuando los bombarderos estadounidenses llegaron sobre la ciudad, había miles de personas sin hogar entre el vecindario de Bergander, gente que había escapado del casco antiguo. «Pensaban que [los bombarderos] los perseguían, para continuar con la incursión del mediodía del 14 de febrero»,[113] afirmó Bergander. La incursión no había sido planificada de una forma tan traicionera, pero, sin duda, a las víctimas así les parecía. Como observó el historiador Richard Taylor,

los británicos bombardearon primero el *Altstadt* y luego Großer Garten, donde habían huido millares de víctimas de la primera. Por fin, los estadounidenses castigaron las áreas intactas de los suburbios occidentales. «Era como si el enemigo hubiera previsto todos los movimientos de los habitantes de Dresde y los masacraron como al ganado que se conduce a los corrales con astucia».[114]

La población de Dresde, así como diversos historiadores del bombardeo, entre los que destaca el inglés David Irving, afirmaron que los P-51 Mustang del 20.º Grupo de Caza ametrallaron a los supervivientes en las praderas del Elba y en la zona de Großer Garten, lo que sumó así una nueva masacre a las ya cometidas.[115] Esto no pudo suceder. Ese día, el 20.º Grupo estaba en Praga con los bombarderos que se habían desviado de su ruta y ni las fuentes alemanas ni las estadounidenses mencionan actividad alguna de ametrallamiento en ningún punto cercano a Dresde durante los días de las incursiones de bombardeo estadounidenses.[116] Joseph Goebbels, que se hubiera abalanzado sobre semejante información, no dijo nada acerca de ataques de cazas a baja cota contra los habitantes de Dresde.

El 15 de febrero, más de 200 Fortalezas de la 8.ª Fuerza Aérea regresaron a Dresde porque la mala meteorología los había desviado de su objetivo primario, una planta petrolífera cercana a Leipzig. Causaron algunos daños en los suburbios industriales, aunque no cayó ni una sola bomba sobre el punto de referencia, el nudo ferroviario de la ciudad.

Mientras los estadounidenses regresaban a su base, un funcionario nazi habló por la radio. «No queda ni un edificio intacto o que pueda reconstruirse. El área urbana está desprovista de vida humana. Una gran ciudad ha sido borrada del mapa de Europa».[117] Los reportes alemanes de la época de la guerra citan hasta 400 000 muertos. Nuevas investigaciones de Götz Bergander, autor de un escrupuloso relato del bombardeo, estima el número de muertos entre los 35 000 y los 40 000.[118] Sin embargo, con la ciudad atestada de varios centenares de miles de refugiados, ¿quién puede saber cuántos murieron?

Durante las semanas posteriores al bombardeo incendiario, la reportera berlinesa Ursula von Kardorff, que acababa de decidir dejar su trabajo y su casa y refugiarse en el campo, oyó «historias espantosas»[119] de personas que desenterraban cadáveres de las ruinas de Dresde. «Los británicos se enorgullecen en particular de matar a muchos refugiados. Esta barbarie no es muy diferente a la nuestra. Es inhumano arrojar alto explosivo y fósforo sobre refugiados, viejos, madres y niños».[120]

«El incendio continuó ardiendo durante semanas –recordó Liselotte Klemich–. No estuve allí para la recogida de cadáveres. Lo leímos en los periódicos. Reunieron todos los cuerpos y los incineraron en la plaza del Mercado».[121] Los prisioneros de guerra aliados trabajaron en la limpieza y sacaron cuerpos resecos de las ruinas: Kurt Vonnegut llamaba «minas de cadáveres»[122] a su

truculento trabajo. Los prisioneros usaban horcas para arrojar los cuerpos encogidos a carros y carretas de granjeros. A continuación, eran colocados sobre parrillas de hierro en la plaza del mercado central, empapados en benceno e incinerados por expertos en exterminio de las SS traídos de un campo de concentración local. Enterraron las cenizas en fosas comunes. Esta gran cremación se prolongó hasta marzo y, durante semanas, los prisioneros aliados que trabajaban en la limpieza no pudieron quitar de la ropa el hedor a carne quemada.[123]

«La idea era acelerar el fin de la guerra»,[124] escribió Vonnegut en su novela. «Solo una persona sacó algún beneficio del bombardeo de Dresde y ese fui yo –afirmó más tarde–. Escribí una novela antibelicista que me hizo ganar un montón de dinero».[125]

John Morris, artillero lateral de la 8.ª Fuerza Aérea, no estaba de acuerdo: «No me avergüenzo de haber ido a Dresde […] el 15 de febrero. Era una estrategia militar legítima, que, estoy convencido, aceleró la llegada de la victoria en Europa […] la Wehrmacht se retiraba ante el Ejército Rojo en todo el Frente Oriental […] pero, una vez llegara al suelo sagrado de la patria, era de esperar que se reagrupara y volviera a ser letal en su última resistencia […] por lo que era razonable impedir a la Wehrmacht alcanzar la relativa seguridad de su base. Y eso hicimos: machacamos a bombas los nudos ferroviarios y los cruces de carreteras de su línea de repliegue, de un lado a otro de la frontera oriental de Alemania: Stettin, Berlín, Fráncfort del Óder, Leipzig […] Y también Dresde […] No me alegro de que murieran allí 35 000 alemanes. Aunque, dicho sea de paso, no creo que esa cifra incluyera muchos judíos; los buenos burgueses de Dresde acababan de enviar a los últimos a Auschwitz».[126]

Esto es casi cierto. Victor Klemperer, profesor de la Universidad Técnica de la ciudad, fue uno de los 198 judíos registrados que seguía en Dresde cuando aparecieron los primeros Lancaster en el cielo despejado de nubes de febrero. El resto escapó, se suicidó o fue enviado a Auschwitz y otras factorías de exterminio. Veterano condecorado de la Primera Guerra Mundial y devoto patriota, Klemperer perdió su trabajo, su casa y los ahorros de toda la vida en la histeria racial que recorrió la ciudad después de que Hitler tomara el poder. Todavía no lo habían deportado porque estaba casado con una «aria», una alemana de pura raza. Sin embargo, eso cambió el 13 de febrero. Ese día, todos los judíos aptos para el trabajo físico recibieron orden de presentarse tres días después para ser transportados a un campamento «de trabajo» desconocido, una orden que consideró una sentencia de muerte.

El padre de Henni Brenner era uno de los judíos supervivientes de Dresde. «La mañana que recibió la orden de presentarse al transporte […] se sumió en una profunda depresión –recordó su hija– y dijo: "Henni, solo un milagro, un

rayo caído del cielo nos puede salvar ahora"».[127] Tan pronto como empezaron a caer las bombas, Brenner y su familia se arrancaron de la ropa las degradantes estrellas amarillas y emprendieron la huida de la ciudad bombardeada. Entre los otros fugitivos estaban Victor Klemperer y su esposa Eva. Pasaron tres meses huidos hasta que encontraron refugio en una aldea bávara ocupada por las tropas estadounidenses.

Antes de irse, el viejo Brenner insistió en ver el edificio de la Gestapo. «No pudimos llegar tan lejos –dijo su hija– porque todo estaba en llamas, aunque vimos desde lejos que estaba ardiendo. Bien, entonces nos sentimos muy satisfechos».[128]

¿ERA DRESDE UN OBJETIVO MILITAR LEGÍTIMO? EL GENERAL DOOLITTLE así lo creía. Aunque el daño inmenso infligido por los británicos lo turbó, consideraba a Dresde un núcleo clave de transporte, el punto de cruce de tres importantes líneas principales del Reichsbahn.[129] A principios de febrero, pasaban por la ciudad 28 trenes militares diarios, con un total de casi 20 000 efectivos.[130] El centro ferroviario de Friedrichstadt, blanco principal de las Fortalezas de Doolittle, era uno de los más relevantes del este de Alemania. La noche antes de la incursión de la RAF, algunos prisioneros estadounidenses pasaron por esta estación de intercambio. «Durante casi doce horas, entraron y salieron de Dresde efectivos y equipamiento alemanes –rememoró uno de los prisioneros, el coronel Harold E. Cook–. Vi con mis propios ojos que Dresde era un campamento armado: millares de efectivos, carros, artillería y kilómetros de trenes cargados con suministros que se dirigían al este para sostener la logística germana y hacer frente a los soviéticos».[131]

Dresde, la séptima ciudad más grande de Alemania, era un floreciente centro de producción de miras de cañones, equipos de radar, espoletas de bombas, componentes electrónicos y gas venenoso para la Luftwaffe y toda la Wehrmacht. En 1945, unos 50 000 obreros industriales de la ciudad trabajaban para el esfuerzo bélico.[132]

No lejos de Dresde había un campo de trabajo llamado Schlieben, donde los presos judíos producían el *Panzerfaust*, el mortífero cohete anticarro que fue el arma favorita de los fanáticos de las Juventudes Hitlerianas en su batalla suicida final contra las tropas aliadas. A primera hora del 14 de febrero, los obreros esclavos de Schlieben vieron arder Dresde. «Fue para nosotros como ver el cielo –recordó Ben Halfgott–, pues sabíamos que el fin de la guerra, y nuestra salvación, estaban cerca».[133]

Medio siglo más tarde, a John Morris le preguntaron por qué Dresde fue bombardeada en un momento tan tardío de la contienda. ¿Cómo podíamos haber sabido entonces, replicó, que la guerra se terminaría a primeros de mayo? El Miércoles de Ceniza, el Ejército de Estados Unidos todavía estaba enterrando a

sus muertos de la batalla de las Ardenas.[134]

En sus memorias, *sir* Arthur Harris argumenta, de forma irreprochable, que «el ataque a Dresde fue, en su época, considerado una necesidad militar por gente mucho más importante que yo».[135] Con todo, la cuestión esencial no es por qué o cuándo se bombardeó Dresde, sino cómo se bombardeó. ¿Por qué ejecutar una incursión para devastar la ciudad, cuando un ataque selectivo sobre las instalaciones ferroviarias se habría ajustado mejor al propósito del plan Thunderclap revisado? Eso sí que fue una decisión exclusiva de Harris. A falta de supervisión gubernamental de las políticas de bombardeo de Harris (los líderes civiles, tanto los británicos como los estadounidenses, dejaban las cuestiones operativas en manos de sus jefes aéreos), Harris ejerció un control casi completo sobre la misión. No es sorprendente que Dresde no recibiera un trato diferente al de otras urbes germanas que Harris arrasó o intentó arrasar.

Era también una cuestión de proporción. Como dijo Götz Bergander: «Incluso en la guerra, el fin debe ajustarse a los medios. Aquí, parece que hay una brutal desproporción con el fin. No diré que Dresde no debiera haber sido bombardeada; era un núcleo ferroviario y, por tanto, un objetivo importante. No diré que Dresde fuera un caso excepcional en comparación con otras urbes alemanas. Pero no comprendo por qué tuvo que ejecutarse a una escala tan enorme».[136]

Dresde en particular no había sido designada para el sacrificio. No había nada excepcional en el raid, salvo la magnitud inesperada de la devastación. Harris planeó la misión del mismo modo exacto que los 38 ataques revientaciudades que sus unidades ejecutaron en los tres primeros meses de 1945. Dresde fue una misión incendiaria de rutina en la que todo salió a la perfección.[137] «Desde nuestro punto de vista, fue un simple golpe de suerte –recordó el eminente físico Freeman Dyson, un científico civil del cuartel general del Mando de Bombarderos–. Habíamos atacado Berlín dieciséis veces [con anterioridad] y con la misma fuerza con la que atacamos una vez Dresde. No había nada especial en Dresde salvo que, por una vez, todo salió como estaba previsto […] Dresde fue como un hoyo en uno en un partido de golf».[138] La cifra de bajas fue aterradora, aunque no desproporcionada en comparación con, al menos, otras cinco ciudades alemanas: Pforzheim, Darmstadt, Kassel, Hamburgo y Wuppertal.

Para la 8.ª Fuerza Aérea también fue una incursión rutinaria, «lo habitual».[139] De hecho, ninguna operación aérea combinada ilustra mejor las diferencias entre las convergentes, aunque todavía diferentes, políticas de bombardeo de la RAF y de la 8.ª Fuerza Aérea en las postrimerías de la guerra. Dos poderosos contingentes aéreos fueron enviados contra la misma ciudad con horas de diferencia y con el mismo objetivo estratégico: interceptar el corredor ferroviario Berlín-Leipzig-Dresde. Sin embargo, los dos comandantes, Doolittle y Harris, emplearon técnicas de bombardeo diferentes. Una fuerza aérea trató de liquidar la

red ferroviaria urbana; la otra, intentó borrar del mapa una ciudad entera.

Ninguna logró su objetivo. Tras la incursión, Harris se jactó: «Dresde era una masa de fábricas de munición, un centro gubernamental intacto y un nódulo clave de transporte hacia el este. Ahora no es nada de eso».[140] Pero esto no es exacto. Aunque el bombardeo incendiario asestó un golpe devastador a las industrias y a la red ferroviaria de la ciudad, el caos económico podría haber sido mucho mayor si el Mando de Bombarderos hubiera golpeado las áreas suburbanas donde se concentraba la mayor parte de la fuerza manufacturera de Dresde.

La incursión estadounidense y las que siguieron también constituyeron una decepción para los planificadores estratégicos de la Fuerza Aérea. El servicio de trenes de Dresde fue restablecido en menos de dos semanas y los trenes militares pronto volvieron a pasar por el nudo ferroviario de la ciudad.[141] Dresde fue eliminado como nexo ferroviario del mismo modo en que se eliminaron los centros de transporte germanos del Ruhr: por medio de ataques reiterados, en este caso, dos misiones bien ejecutadas, los días 2 de marzo y 17 de abril.[142] El último golpe resultó decisivo. Casi 600 bombarderos de la 8.ª Fuerza Aérea pulverizaron el centro ferroviario de la ciudad y cortaron la única conexión norte-sur que quedaba en el Reich. Al menos 500 civiles perecieron, aunque la incursión tuvo toda la precisión que podía tener un asalto estadounidense contra un blanco militar urbano.

La 8.ª Fuerza Aérea nunca fue capaz de golpear con precisión un nudo ferroviario oculto por nubes o humo. Murieron jóvenes en el intento, pero el cuartel general no se contentó con el fracaso heroico. Durante la guerra, los comandantes de grupo de la 8.ª no se esforzaron en absoluto por ocultar lo que estaban haciendo. Aunque los blancos eran los «nudos ferroviarios», los informes de posmisión explicaban con perfecta claridad lo que destruían. «La ristra [de bombas] del escuadrón inferior golpeó la zona del centro de la ciudad y un distrito residencial edificado por completo»,[143] presenta un típico resumen posmisión, en este caso el de la incursión de Dresde del 7 de octubre de 1944. Sin embargo, después de la guerra, en los dos enormes compendios estadísticos de las misiones de bombardeo estratégico estadounidense compilados por los anónimos historiadores de la Fuerza Aérea –que los historiadores independientes siguen usando a menudo–, ninguno de los volúmenes incluía las «áreas urbanas» en la categoría de objetivos. Como escribió Richard Davis, uno de los principales historiadores de la Oficina de Apoyo de Historia de la Fuerza Aérea: «El desconocido grupo de manos –que compiló los reportes– cambió todas las incursiones contra zonas urbanas a "centros ferroviarios", o "puertos", o "áreas industriales"».[144] Todos los ataques contra el centro de Berlín fueron incluidos en una categoría especial para dicha ciudad, «áreas de gobierno civil y militar». Es como si la Fuerza Aérea estadounidense en Europa jamás hubiera enviado una

salida contra una ciudad enemiga.

Esta calculada política de confusión empezó durante la guerra con las notas de prensa emitidas por la formidable maquinaria de relaciones públicas de la Fuerza Aérea, no superada por la de ninguna de las armas, ni siquiera por la de los Marines. Después de la incursión de Dresde, el general Frederick Anderson telegrafió a un preocupado «Hap» Arnold para tranquilizarlo: «Se ha ordenado a los oficiales de relaciones públicas que tengan excepcional cuidado en especificar y enfatizar, en todos los casos, la naturaleza militar de los blancos atacados en el futuro. Como en el pasado, debe evitarse declarar que se atacó esta o aquella ciudad; se describirán los objetivos específicos».[145]

Las cargas de bombas de las misiones urbanas –el porcentaje de dispositivos explosivos e incendiarios– revelan la verdadera historia.[146] Las bombas incendiarias no provocan onda expansiva y, por tanto, no solían utilizarse contra blancos duros: plantas industriales, nudos ferroviarios y maquinaria bélica pesada. Su único propósito era la destrucción de objetivos «blandos», como casas, cuarteles, edificios comerciales y oficinas gubernamentales. Sin embargo, en la misión del 14 de febrero en Dresde –una incursión sobre un nudo ferroviario–, la 8ª Fuerza Aérea lanzó un 60 por ciento de dispositivos explosivos y un 40 de incendiarios, un cóctel letal para una incursión de bombardeo de área, no de precisión.

Aunque no era algo inusual. En los ataques con radar, los bombarderos estratégicos emplearon de forma regular un elevado porcentaje de dispositivos incendiarios contra los blancos ferroviarios de otras ciudades: Colonia (27 por ciento), Núremberg (30 por ciento), Berlín (37 por ciento) y Múnich (41 por ciento).[147] Sin embargo, en los asaltos contra la red ferroviaria francesa previos al Día D se emplearon muy pocas bombas incendiarias por temor a matar civiles franceses. En la incursión del 26 de febrero de 1945 contra Berlín, más de un millar de bombarderos estadounidenses lanzaron una carga que incluía un 44 por ciento de bombas incendiarias.[148] El ataque dejó fuera de servicio a las tres estaciones centrales de tren de la ciudad y desencadenó pavorosos incendios que arrasaron zonas situadas fuera del objetivo. Tres semanas más tarde, el 18 de marzo, la 8.ª lanzó la mayor misión contra Berlín de toda la guerra, en la que descargó más de medio millón de dispositivos incendiarios. El tamaño de Berlín, sus construcciones modernas, su excelente servicio de bomberos, sus formidables defensas antiaéreas y sus amplias avenidas imperiales, que servían de cortafuegos, hacían que esta urbe fuera más difícil de quemar que Dresde. De no haber sido así, cualquiera de estos ataques «contra el transporte» de finales de la guerra podría haber desencadenado una tempestad de fuego.

La 8.ª Fuerza Aérea no buscaba quemar Berlín o alguna otra ciudad germana. Consciente de que no podían alcanzar con precisión sus blancos en el centro de la ciudad, en particular con radar, la 8.ª hizo que sus bombarderos portaran

enormes cargas de bombas incendiarias con el fin de ampliar el círculo de destrucción, lo cual incrementaba las posibilidades de dañar el blanco. Por descontado, también aumentaba la probabilidad de que pereciera un elevado número de no combatientes, en particular en el invierno de 1944-1945, cuando la mayoría de ataques estadounidenses se guio con radar. Según el bombardero-operador de radar Milt Groban, de la 15.ª Fuerza Aérea, las dotaciones estadounidenses solían lanzar bombardeos de alfombra, con objeto de compensar la imprecisión provocada por el radar, la meteorología, la resistencia alemana, los fallos de equipamiento y los errores humanos de unos hombres a los que se pedía ejecutar una labor de alta precisión mientras estaban bajo el fuego enemigo. Según Groban: «120 metros era un intervalo común para las bombas de 225 kilogramos. Esto significa –explicó– que las bombas se lanzaban en secuencia para formar una ristra de 1400 metros de largo. Un típico grupo de 4 escuadrones y 50 bombarderos lanzaban contra el blanco unas 50 de estas ristras de alrededor de un kilómetro y medio. Lo habitual era que le diéramos a algo [...] con frecuencia, una o dos bombas impactaba o dañaba en el blanco».[149] Para diferenciarse de los británicos, los estadounidenses pedían ser juzgados por aquellos adonde apuntaban, no por los que impactaban. Además, la alternativa al bombardeo impreciso era no bombardear en absoluto y arriesgarse a tolerar la prolongación de la tiranía nazi contra, entre otros, los obreros esclavos, los prisioneros de guerra y los reclusos de los campos de concentración.

La diferencia entre el bombardeo contra el transporte de la 8.ª Fuerza Aérea y los ataques de área de la RAF es más evidente en aquellas ciudades en las que la mayoría o casi todas las grandes industrias estaban localizadas en los suburbios. En la noche del 11 al 12 de septiembre de 1944 el Mando de Bombarderos desencadenó una tormenta de fuego que, en menos de una hora, arrasó todo el núcleo urbano de Darmstadt, una ciudad residencial sin centros ferroviarios ni industrias bélicas relevantes. Así y todo, el raid no fue efectivo. Dado que el 90 por ciento de las industrias de la ciudad estaba en los arrabales que no habían ardido, la producción de guerra de Darmstadt se restableció casi por completo en menos de un mes. Ese diciembre, la 8.ª Fuerza Aérea castigó las industrias de los suburbios de Darmstadt, un gran blanco, fácil de avistar, incluso por radar. Este asalto estratégico asestó «un golpe de gracia industrial»,[150] sin grandes pérdidas de vidas o propiedades civiles en los distritos de la ciudad que se salvaron del holocausto de septiembre.

LAS MÚLTIPLES INCURSIONES SOBRE BERLÍN Y DRESDE DE FEBRERO Y marzo de 1945 formaban parte de una inmensa aceleración de la guerra aérea. Hacia finales de 1944, casi cuatro quintas partes de las localidades alemanas de más de 100 000 habitantes habían sido destruidas; y eso fue antes de que las operaciones de bombardeo aliadas llegaran a su punto máximo. En los primeros cuatro meses de

1945, las fuerzas aéreas angloestadounidenses descargaron sobre Alemania más del doble del tonelaje de bombas que la RAF había lanzado durante todo 1943. «Te destruye el alma esperar, día y noche, el desastre inevitable»,[151] escribió Mathilde Wolff-Mönckeberg, de 60 años de edad, a sus hijos, que residían fuera del Reich. Esta enfermera jefa germana se negó a abandonar su «pobre, destruida y calcinada» Hamburgo con la evacuación en masa de finales del verano de 1943, una de las docenas de evacuaciones de guerra que desplazaron a diez millones de personas, en su mayoría mujeres y sus hijos (a las mujeres trabajadoras sin hijos y a la mayoría de mujeres con hijos crecidos se les prohibió marcharse).[152]

Mientras el Gobierno germano no pidiera la paz, no había razón para detener el bombardeo. Lo que sí es cuestionable, desde el punto de vista moral y militar, es lo que se bombardeaba y cómo se hacía. La atención mundial sobre Dresde dejó en segundo plano excesos similares. Pforzheim era una ciudad de mediano tamaño del sudoeste de Alemania que producía instrumentos de precisión y que tenía un valor marginal para la Wehrmacht como punto de paso de trenes militares. Diez días después de la incursión de Dresde, las dotaciones de Harris destruyeron más del 80 por ciento del área construida de la ciudad y aniquilaron a más de una cuarta parte de su población (en comparación con el 5 por ciento aproximado de Dresde). «Toda la ciudad ha ardido –reportó Harris el 1 de marzo a los demás comandantes aéreos–. Este ataque –añadió con evidente satisfacción– [es] lo que se conoce popularmente como un ataque deliberado de terror».[153] Con ello, declaró, el Mando de Bombarderos ya había destruido «de ese modo» 63 localidades germanas.

Aún no había terminado. La noche del 16 al 17 de marzo, sus flotas destruyeron Wurzburgo, un centro universitario y una histórica sede catedralicia del norte de Baviera. Ardió casi el 90 por ciento de la parte edificada de la ciudad y perecieron 5000 de sus 100 000 habitantes.[154] Este bombardeo inexcusable y fuera de control de principios de 1945 debe servir de advertencia a aquellas naciones que emprendan guerras de agresión. Cuando los pueblos que son el objetivo de esta maldad se ven obligados a luchar por la mera supervivencia, lo harán, si tienen fuerza suficiente, con furia desatada, con el objetivo de aplastar por completo a su adversario (al contrario que la Primera Guerra Mundial, esta guerra finalizó con una rendición, no con un tratado de paz). En una lucha semejante, «lo extraño es que los escrúpulos morales tuvieran tanta importancia en los cálculos»,[155] escribió el historiador Richard Kohn.

El pueblo alemán fue víctima del «odio que sus líderes habían sembrado de forma sistemática –escribió el *Generalmajor* Hans Rumpf, antiguo jefe del servicio de bomberos del Reich–. Fueron los hombres y mujeres ordinarios, y sus hijos, quienes tuvieron que pagar la factura».[156] Sin embargo, millones de esos alemanes «ordinarios» –y el *Generalmajor* Rumpf en persona– apoyaron los siniestros propósitos de Hitler y, con ello, se expusieron a sí mismos, a sus ciudades y a sus

hijos a un riesgo terrible. El novelista alemán W. G. Sebald concluyó con la siguiente reflexión su controvertida obra acerca de la guerra aérea, *Sobre la historia natural de la destrucción* (*Luftkrieg und Literatur*), escrita medio siglo después de la guerra: «La mayoría de los alemanes sabe hoy, cabe esperar al menos, que provocamos claramente la destrucción de las ciudades en las que en otro tiempo vivíamos».[157]

Clarion

A primeros de 1945, ninguna localidad alemana estaba a salvo de ser atacada. Una de las operaciones áreas más controvertidas de la contienda, conocida por el nombre en clave de Clarion, tenía como objetivos blancos poco o nada defendidos en todo el Reich. El plan, sugerido primero por Arnold y revisado por Spaatz, preveía «ataques generalizados simultáneos»[158] de oleadas de aeroplanos –estadounidenses y británicos– que asaltaran a baja altura blancos de transporte todavía por bombardear en pequeñas ciudades y pueblos. Bombarderos ligeros y pesados, acompañados de cazas, golpearían estas localidades con el objetivo de desbordar a los equipos de reparación del Reichsbahn y precipitar «una crisis»[159] entre los obreros del ferrocarril. «A consecuencia de nuestra presión constante contra los objetivos de transporte, sabemos que la moral de los trabajadores ferroviarios es, como poco, endeble –observó un documento de la Fuerza Aérea– y cabe esperar que ataques reiterados con todas las unidades disponibles provocarán una deserción en masa del puesto de trabajo».[160]

Un segundo objetivo de la misión era crear conmoción entre los millones de alemanes que, hasta entonces, habían escapado al bombardeo pesado. Dada la escasa o nula oposición de la Luftwaffe, los líderes aéreos estadounidenses querían remarcar a esa gente, como había hecho con los sudistas William Tecumseh Sherman en su marcha al mar, «lo desesperado de su situación».[161]

Clarion abrió una brecha en el seno del mando aéreo estadounidense. Jimmy Doolittle se opuso al plan, al igual que Ira Eaker, que seguía siendo jefe de las fuerzas aéreas aliadas en el Mediterráneo. Los dos temían que desviara la atención de la campaña contra el petróleo. Es más, Clarion «convencería por completo a los alemanes de que somos los bárbaros que dicen que somos –se sinceró Eaker en una carta personal a Spaatz–,[162] pues será perfectamente obvio que es un ataque a gran escala contra civiles […] De toda la gente que muera en este ataque, podemos esperar que un 95 por cientos sean civiles».[163] El general Charles Cabell añadió: «Esto es el viejo plan de asesinar bebés de los […] chicos de la psicología, vestidos con su nuevo kimono. Es un mal plan psicológico y un plan ferroviario aún peor».[164]

Eaker no tenía objeciones morales contra la muerte accidental de civiles alemanes en ataques contra blancos estratégicos, pero Clarion, desde su punto de

vista, no castigaría objetivos de valor económico o militar. Eaker también temía el efecto que el raid tendría sobre el legado de posguerra de la Fuerza Aérea: «Jamás debemos permitir que la historia de la guerra nos culpabilice de lanzar al bombardero estratégico contra el hombre de la calle»,[165] escribió a Spaatz. Sin duda esto debió de causar impacto en Spaatz, que había empleado un argumento similar contra Thunderclap cuando los británicos lo propusieron por primera vez el verano anterior. Así y todo, Spaatz recibía presión de Arnold para acabar la guerra con rapidez y era consciente de que tanto Marshall como Roosevelt querían que todos los alemanes sintieran el peso de la guerra y que transmitieran esa terrible experiencia, en palabras de Roosevelt, «de padre a hijo y de hijo a nieto».[166] Por tanto, ordenó ejecutar la operación. A los comandantes de los bombarderos se les comunicó que pusieran especial cuidado en sus notas de prensa, con objeto de disipar la idea «de que esta operación está dirigida contra las poblaciones civiles, o que busca causar terror».[167] Pese a ello, Spaatz debía saber que el bombardeo de terror era algo inherente a una incursión a baja cota de millares de aeroplanos.

Clarion comenzó el 22 de febrero. Por espacio de dos días, más de 3500 bombarderos y casi 5000 cazas sobrevolaron casi 650 000 kilómetros cuadrados del Reich, bombardeando y ametrallando nudos ferroviarios, estaciones de pasajeros, puentes, pasos a nivel, vehículos a motor y gabarras. Entre los blancos figuraban Heidelberg, una localidad universitaria; y Baden-Baden, una ciudad balneario. No hay cifras de bajas civiles y las pérdidas aliadas fueron ligeras.

Los jefes de la Fuerza Aérea dictaminaron que Clarion fue «un éxito espectacular»[168] y se programó su repetición para el 3 de marzo. Sin embargo, el estudio posterior de inteligencia indicó un fracaso: los equipos de reparación no quedaron desbordados, no hubo erosión aparente de la moral germana, el tráfico militar de alta prioridad siguió circulando.[169] Y una de las localidades más castigadas estaba en Suiza: por segunda vez, la 8.ª Fuerza Aérea bombardeó Escafusa por accidente.

En la rueda de prensa, los representantes de la Fuerza Aérea dieron a la misión una curiosa interpretación, pues sostenían que era imposible destruir la moral de un pueblo cuya moral ya había sido destruida.[170] De todos modos, Spaatz canceló la operación de marzo y empezó a concentrarse casi en exclusiva en sus tres objetivos principales de la fase final de la guerra: destruir la industria petrolífera de Alemania, desarticular su red ferroviaria y apoyar a los contingentes de Eisenhower.* Sin embargo, antes de bajar el telón de sus campañas postreras, Spaatz tuvo que resolver el fallo de relaciones públicas más embarazoso de las Fuerzas Aéreas del Ejército de Estados Unidos en toda la contienda.

TRES DÍAS DESPUÉS DE LA INCURSIÓN DE DRESDE, UN CORRESPONSAL DE Associated Press llamado Howard Cowan remitió un despacho que causaría la consternación

en el seno del SHAEF (Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force, Cuartel General Supremo de la Fuerza Expedicionaria Aliada): «Los comandantes aéreos aliados han tomado la decisión, largamente esperada, de adoptar el bombardeo deliberado de terror contra los centros de población alemanes, una medida implacable que acelerará el fin de Hitler. Al Reich le esperan más incursiones como las ejecutadas en fechas recientes por los bombarderos pesados británicos y estadounidenses sobre los distritos residenciales de Berlín, Dresde, Chemnitz y Cottbus, con el propósito manifiesto de crear más confusión en el tráfico de Alemania y minar la moral germana».[171]

Cowan obtuvo su información de la rueda de prensa de C. M. Grierson, un oficial de inteligencia de la RAF encuadrado en el SHAEF. Dresde fue atacada, relató a los reporteros, para detener el traslado de efectivos y suministros al Frente Oriental, desbaratar un centro de agrupación de refugiados y aplastar «la poca moral que pueda quedarles».[172] Grierson nunca empleó el término «bombardeo de terror». No obstante, Cowan, con buen motivo, interpretó esta rara admisión pública de ataques a civiles como el reconocimiento oficial de que los comandantes del aire aliados habían iniciado una política de masacres aéreas con intención de acortar la contienda. Cowan debió de convencerse de esto después de que el censor del SHAEF, de forma improbable e inexplicable, aprobara hacer público su despacho.

La historia de Cowan apareció en las portadas de los periódicos estadounidenses, lo cual causó un inmenso compromiso a la Fuerza Aérea estadounidense. Con «Hap» Arnold en Coral Gables, Florida, recuperándose de su ataque al corazón, la gestión de la crisis recayó en su jefe adjunto, el general Barney Giles, y en Robert Lovett, quien, a insistencia de George Marshall, se convirtió *de facto* en el comandante aéreo. El cuartel general de la Fuerza Aérea envió un mensaje, firmado por Arnold, en el que exigían a Spaatz una explicación inmediata.[174] ¿Fueron los ataques de Berlín y Dresde bombardeos de terror o se dio prioridad a los blancos militares?

Spaatz envió una respuesta tranquilizadora. Grierson se había excedido tanto en su conocimiento de la política de bombardeo como en su autoridad; sus puntos de vista representaban más bien los de «Bombardero» Harris, no los de los comandantes de la aviación estadounidense. Como explicó Frederick Anderson, se trató de un caso de «una estupidez absoluta cometida por un oficial incompetente».[175] Tanto la incursión de Berlín como la de Dresde fueron, aseguraron tanto Anderson como Spaatz, continuaciones de la política previa. Colonia, Münster, Fráncfort y otros núcleos de transporte del oeste de Alemania siguieron siendo castigados con furia, si bien tales misiones no fueron calificadas, como los asaltos similares en el este del país, de «ataques de terror contra las poblaciones».[176] Los golpes recientes contra las urbes del este de Alemania anunciaban no un cambio de política de bombardeos, sino de «localización»[177] de

estos. El blanco era el envío de efectivos y de suministros bélicos, no los refugiados.

Estas explicaciones fueron satisfactorias para Arnold, que, postrado en el lecho, ansiaba esconder el asunto bajo la alfombra. Sin embargo, no lo fueron tanto para el secretario de Guerra Stimson, que quería preservar Dresde para que se convirtiera durante la posguerra «en el centro de una nueva Alemania, menos prusiana y más entregada a la libertad».[178] Tampoco le sentaron bien al director de inteligencia de Spaatz, el general George McDonald.

En una de las comunicaciones internas más notables en toda la historia de la Fuerza Aérea estadounidense, McDonald escribió el 21 de febrero al general Frederick Anderson para protestar con vehemencia contra la directiva Bottomley-Spaatz, emitida a finales de enero, que preveía el bombardeo de objetivos de transporte en Berlín, Leipzig, Dresde y otras ciudades del este de Alemania: «Esta directiva introduce […] de forma inequívoca a la Fuerza Aérea del Ejército estadounidense en el bombardeo de áreas civiles densamente pobladas».[179] Es más, fue promulgada en un momento en que «el presente Directorio no dispone de información que indique que la destrucción de esas tres ciudades afecte de forma decisiva la "capacidad de resistencia armada" del enemigo"». La destrucción de esas ciudades como centros de transporte, insistió Mc-Donald, «podría demorar, mas no destruir de forma crucial, los esenciales movimientos de tropas y suministros […] Ni tampoco puede el esquivo, cuando no imaginario, objetivo moral justificar la importancia concedida a tales urbes. El desiderátum del ataque contra la moral es la revuelta. Todas las autoridades coinciden en que el pueblo alemán no tiene ni la capacidad, ni puede que la inclinación, de rebelarse ante el control presente».

Si se demostrara que la política y práctica anterior de la 8.ª Fuerza Aérea era inefectiva, añadió con sarcasmo McDonald, «deberíamos afrontarlo sin contemplaciones […] abandonar todos los demás blancos prioritarios […] y dedicarnos a fondo al exterminio de poblaciones y la aniquilación de ciudades […] Si consideramos con sinceridad que semejante práctica es el camino más corto a la victoria, el corolario de esto es que también debe ordenarse a nuestras unidades terrestres liquidar a todos los civiles y demoler todos los edificios del Reich, en lugar de restringir sus energías al enemigo armado». La presente directiva de bombardeo, concluyó McDonald, «repudia nuestros propósitos y prácticas anteriores y nos vincula de forma inseparable al sueño y el diseño de la guerra aérea como homicidio y destrucción indiscriminada […] Por tanto, recomendamos que se solicite en los términos más enérgicos a la autoridad superior la revisión de nuestra directiva, con el fin de permitir que la Fuerza Aérea del Ejército continúe con sus métodos demostrados de contribuir de forma más efectiva a la derrota del enemigo».

El asunto Cowan, la alarmante oposición a las incursiones de terror en las

unidades de Spaatz, y la crisis diplomática suscitada por el bombardeo accidental de territorio helvético, llevó a Spaatz a emitir el 1 de marzo una nueva directiva de bombardeo.[180] En esta se reafirmaba, en los términos más enérgicos, que solo se debía atacar blancos militares. La directiva, además, implementó estrictas precauciones para impedir un nuevo bombardeo de Suiza, donde todavía había aviadores estadounidenses que la Fuerza Aérea intentaba repatriar.

En marzo, el bombardeo militar alcanzó su punto álgido de toda la guerra: casi 170 000 toneladas de bombas cayeron sobre Alemania, de las cuales 102 000 fueron lanzadas por los estadounidenses. Ese mes, la 8.ª Fuerza Aérea despachó bombarderos en 26 días y, en 20 misiones, envió 1000 o más aparatos. Algunos de los bombardeos castigaron blancos ya destruidos, aunque eso es algo que no puede sorprender a los estudiosos de la guerra. Los conflictos entre naciones poderosas tienen una dinámica interna, una capacidad demoníaca de aceleración y exceso que no se debe, necesariamente, a una decisión deliberada, sino al proceso de concentrar los recursos emocionales y materiales de las personas en pos de la victoria total. Una empresa bélica del tamaño y coste enorme de la ofensiva de bombardeo estratégico adquirió impulso propio a partir del momento en que alcanzó la cúspide de su capacidad destructiva. Una vez los aeroplanos, bombas y dotaciones conformaron un contingente incontenible, «un sano instinto económico se oponía a dejar sencillamente inutilizado el material ya producido, los aparatos y su valiosa carga, en los campos de aviación del este de Inglaterra»,[181] argumentó con mordacidad W. G. Sebald. De modo que los *bomber boys* siguieron volando y pereció un número superior al necesario para desmantelar la maquinaria bélica del enemigo, mientras que en los primeros años del conflicto voló y murió una cifra insuficiente para esa tarea.

Todavía convaleciente en Florida, Arnold recibió un mensaje del cuartel general en el que se advertía que la constante preocupación del secretario Stimson por el bombardeo de Dresde era tan innecesaria como excesiva. Encima del mensaje, Arnold escribió con gruesas letras: «No podemos ser blandos. La guerra debe ser destructiva y, hasta cierto punto, inhumana y despiadada».[182]

Y ¿cuál era el estado de ánimo en Dresde? Aunque Götz Bergander duda que el bombardeo acortara la guerra, está convencido de que el choque del ataque –su furia repentina y aniquiladora– «contribuyó de un modo fundamental a un cambio de actitud. En la época, este se expresó con las siguientes palabras: mejor poner fin al terror, que un terror sin fin».[183]

Tal fue el «cambio de actitud» que los barones aliados del aire esperaban que produjera el bombardeo de terror. Sin embargo, como veremos, llegó en un punto demasiado tardío de la guerra para ejercer un efecto directo sobre su resultado y dio lugar a un fatalismo introspectivo que hizo que las víctimas del bombardeo fueran incapaces de desafiar de forma abierta a la dominación nazi. Una mujer expresó el estado de ánimo predominante: «Todo el mundo está tan

abrumado por sus preocupaciones personales que ya no se inquieta por el destino de Alemania […] Es mucho más importante conseguir algo de comer, que los zapatos duren un poco más y, por encima de todo, si se va a producir un ataque aéreo. ¿Tendremos mañana un techo sobre nuestras cabezas? ¿Estaremos vivos siquiera?».[184]

Mientras tanto, todo lo que podían hacer las víctimas de los bombardeos era sufrir y luchar por sobrevivir, al tiempo que se preguntaban, en palabras de Mathilde Wolff-Mönckeberg: «Cuándo llegará nuestro turno».[185] Esa era la misma situación que vivían las dotaciones de los bombarderos aliados.

NOTAS

1 Argumentos para el raid de Tokio: *Vid.*, por ejemplo, Mumford, L., octubre de 1959, 38-44; y Miller, D. L., 1989, cap. 23.

2 Una copia del informe está reproducida en un memorando del general Laurence Kuter a «Hap» Arnold, 9 de agosto de 1944, Spaatz MSS.

3 Webster, Ch. y Frankland, N., 1961, 98; memorando al personal aéreo, asunto: *Attack on German Civilian Morale*, 22 de julio de 1944, 20/3227, NA-UK.

4 Citado en Longmate, N., 1983, 331.

5 Thunderclap: Air Staff paper, 22 de julio de 1944, NA-UK.

6 Kuter a Arnold, 9 de agosto de 1944, Spaatz MSS.

7 El obispo C. Bromley Oxnam citado en «A Revolting Necessity», *Nation*, 158, marzo de 1944, 324.

8 Kuter a F. L. Anderson, 15 de agosto de 1944, y Kuter a Arnold, «Attack on German Civilian Morale», 9 de agosto de 1944, Spaatz MSS.

9 Charles Cabell a Richard Hughes, 8 de septiembre de 1944, 168.7026-9, AFHRA. Para conocer las opiniones de Cabell acerca de la política de bombardeos de Estados Unidos, *vid*. Cabell, Ch. P., 1977, 194-196.

10 Entrevista a Spaatz, conducida por Noel F. Parish y Alfred Goldberg, 21 de febrero de 1962, AFHRA; Davis, R. G., 1993, 434-435.

11 Kuter a F. L. Anderson, 15 de agosto de 1944, Spaatz MSS; memorando del coronel Charles G. Williamson al general de división F. L. Anderson, 12 de septiembre de 1944, Spaatz MSS.

12 Spaatz a Arnold, 27 de agosto de 1944, Spaatz MSS.

13 Registro del primer ministro, 23 de agosto de 1944, NA-UK.

14 Eisenhower a Spaatz, 28 de agosto de 1944, Spaatz MSS; Crane, C. C., 1993, 106. Este es el mejor trabajo de los planes de bombardeos terroristas de Estados Unidos.

15 Mariscal del Aire *sir* Norman Bottomley al mariscal jefe del Aire *sir* Arthur Harris, 27 de enero de 1945, en Webster, Ch. y Frankland, N., 1961b, 301.

16 Informe del Comité Conjunto de Inteligencia, 25 de enero de 1945, NAUK; Webster, Ch. y Frankland, N., 1961, 100.

17 *Ibid*.

18 Churchill a Sinclair, 26 de enero de 1945, en Webster, Ch. y Frankland, N., 1961, 103.

19 La impaciencia del primer ministro: informe del Subcomité Conjunto de Inteligencia, 21 de enero de 1945, NA-UK.

20 Sinclair informó: Sinclair a Churchill, 27 de enero de 1945, en Webster, Ch. y Frankland, N., 1961, 104.
21 Actas oficiales: Hugh Lunghi, *Spectator 273*, 6 de agosto de 1994, 25; Conferencias de la Segunda Guerra Mundial, Yalta (Crimea), Box 4, Appendix RG 43, NA; Anderson a Spaatz, 7 de febrero de 1945, AFHRA.
22 Spaatz a Arnold, 18 de febrero de 1945, Spaatz MSS.
23 Spaatz y Bottomley: «Notes of the Allied Air Commanders' Conference Held at S.H.A.E.F. on 25 January, 1945», Spaatz MSS.
24 AAF, vol. 4, 71.
25 Arnold y Afrodita: Spaatz a Arnold, 10 de diciembre de 1944, Spaatz MSS. Si bien no estaba entusiasmado con los aviones robot, Spaatz estaba dispuesto a usarlos contra ciudades siempre que los objetivos fueran instalaciones militares y económicas.
26 Arnold a Spaatz, 23 de noviembre de 1944, Spaatz MSS.
27 Citado en Perret, G., 1993, 373.
28 Objeciones británicas: General F. L. Anderson a Spaatz, 2 de febrero de 1945, Spaatz MSS; Kuter a Arnold, 5 de febrero de 1945, Arnold MSS; AAF, vol. 4, 727.
29 Truman: AAF, vol. 4, 737. Para más información del proyecto Weary Willies, *vid*. Crane, C. C., *op. cit.*, 78-85.
30 Spaatz escribe a Arnold convaleciente: Spaatz a Arnold, 5 de febrero de 1945, Spaatz MSS.
31 Albert Speer: Mierzejewski, A. C., junio de 1988, 391-397.
32 Marshall citado en Anderson a Spaatz, 1 de febrero de 1945, Spaatz MSS; Acta, reunión de personal, USSAF, 1 de febrero de 1945, Spaatz MSS.
33 Citado en Dallek, R., 1979, 472-473.
34 Rosenman, S. I. (ed.), 1939, 454.
35 Roosevelt, F. D., 1942, informe al Congreso del 7 de enero de 1943, 32. Para más información de este tema, *vid*. Hopkins, G. E., mayo de 1966, 451-473.
36 *Ibid*.
37 *London Times*, 8 de septiembre de 1944.
38 Citado en Dallas, G., 2005, 210.
39 «V-2 Weapons», *Newsweek*, 20 de noviembre de 1944, 34.
40 Citado en Panter-Downes, M., 1971, 348.
41 Mittelwerk: Neufeld, M. J., 1999, 212.
42 *Ibid*., 279.
43 Citado en Keegan, J., 1989, 582.
44 Cohete transatlántico: Angell, J. W., enero de 1952, 57-63.
45 Doolittle a Spaatz, 30 de enero de 1945, 520.422, AFHRA.
46 Doolittle, J. H. «Jimmy» y Glines, C. V., 1992, 402.
47 Doolittle a Spaatz, 30 de enero de 1945, Spaatz MSS.
48 *Ibid*.
49 Spaatz a Doolittle, 30 de enero de 1945, AFHRA. Al sancionar los bombardeos terroristas, Spaatz, conscientemente o no, estaba actuando de acuerdo con el informe de planificación de preguerra de la Fuerza Aérea estadounidense, AWPD/1. Cuando el enemigo está al borde del colapso y «la moral de la gente ya está baja debido al sufrimiento y las privaciones constantes –señalaba este influyente informe–, los bombardeos intensos y sostenidos de las ciudades pueden aplastar la moral por completo […] Se cree que todo el esfuerzo del bombardeo podría aplicarse con este propósito cuando se haga evidente que existen las condiciones psicológicas adecuadas»; AWPD/1, tab 2, Sec 2, pt. 3, App. 2, 6, NA. Incluso el general Kuter había dicho anteriormente, en deliberaciones confidenciales,

que podrían emplearse «ataques morales que incluyan el asesinato de civiles alemanes» cuando se comprobó que «inclinarán la balanza provocando el cese de las hostilidades»; memorando del coronel Charles G. Williamson a Kuter, 4 de septiembre de 1944; 6 de septiembre, respaldo de Kuter; y memorando a Anderson, 12 de septiembre de 1944, Spaatz MSS.
50 Freeman, R. A., 2001, 209.
51 Doolittle a Spaatz, 2 de febrero de 1945, Spaatz MSS; notas de Spaatz acerca de la conversación telefónica de ese día, Spaatz MSS.
52 *Ibid*.
53 Spaatz a Doolittle, 2 de febrero de 1945, AFHRA. Para una interpretación diferente de los motivos de Spaatz, *vid*. Davis, R. G., marzo de 1991, 90-111, Davis, R. G., 1993, 550.
54 Entrevista al general Carl A. Spaatz de Murray Green, 8 de agosto de 1968, Green Collection on Hap Arnold, U.S. Air Force Academy Library.
55 Alling, Ch., 2002, 71. También me he basado en otros relatos de la misión, entre ellos Robert A. Hand, «Last Raid», autoeditado en 1996 y conservado en ME.
56 *Ibid*.
57 *Ibid*.
58 Los hombres sabían: diario de Maurice G. Westfall, en posesión de su familia.
59 Briol, J. J., 1993, 181.
60 Citado en Rice, C., 2000, 316.
61 *Ibid*.
62 Citado en Flower, D. y Reeves, J. (eds.), 1997, 556.
63 Gray, J. G., 1970 (1959), 25-58; testimonio de John Morris, EC.
64 Robert A. Hand, *op. cit.*, 19; Listas de carga de misiones de combate, 360.º Escuadrón de Bombardeo (H), 303.er Grupo de Bombardeo, 3 de febrero de 1945, NA; Informe de misión, 303.er GB, 3 de febrero de 1945, NA.
65 *Ibid*.
66 *Ibid*.
67 *Ibid*.
68 Saul Levitt, «The Rosenthal Legend», en Callahan, J. F. (ed.), 1947, 247; S. Levitt, «U.S.-Berlin», *S&S*, 26 de marzo de 1944.
69 Entrevista del autor con Robert Rosenthal, 8 de agosto de 2005.
70 *S&S*, 3 de febrero de 1945, 3.
71 *Ibid*.
72 Crosby, H. H., 1993, 363.
73 Entrevista del autor con Robert Rosenthal, 21 de marzo de 2002.
74 Entrevista del autor con Robert Rosenthal, 25 de enero de 2002.
75 Saul Levitt, *op. cit.*, 246.
76 Briol, J. J., *op. cit.*, 187.
77 *S&S*, 24 de febrero de 1945; *Time*, 5 de marzo de 1945, 30-31.
78 Ambas citas: Kardorff, U. von, 1966, 191.
79 Anuncio de Goebbels: Studnitz, H.-G. von, 1963, 242.
80 *S&S*, 24 febrero de 1945, 1; *Time*, 5 de marzo de 1945, 30-31.
81 Studnitz, H.-G. von, *op. cit.*, 242.
82 Citado en *ibid*.
83 Goebbels, J., 1978, 1.
84 Primeras estimaciones: Groehler, O., 1990, 398 y ss. *Véase también* Davis, R. G., verano de 1995, 57-58.
85 *NYT*, 4 de febrero de 1945, 5.

86 *S&S*, febrero de 1945, 3.
87 «thunderclap Target List», Spaatz MSS; Informe de misión 3AD del 3 de febrero de 1945, Informes de misión de la 8.ª Fuerza Aérea, RG 18, NA; diario de Maurice G. Westfall.
88 Citado en Freeman, R. A., *op. cit.*, 208.
89 Rice, C., *op. cit.*, 316.
90 Brown, J. G., 1994, 532.
91 Harry S. Mitchell jr., «Battle Diary», AHM.
92 Citado en Rice, C., *op. cit.*, 316.
93 Transcripción, Servicio Alemán de Ultramar, 17 de febrero de 1945, Spaatz MSS.
94 Citado en Taylor, F., 2004, 126.
95 Vonnegut, K., 1999 (1969), 189.
96 *Ibid.*, 227.
97 Dresde bombardeada en dos ocasiones: Informe de interpretación fotográfica, Dresde, 17 de octubre de 1944, NA; 466.º Grupo de Bombardeo, Carpeta de misión, Dresde, 16 de enero de 1945, NA; Joseph W. Angell, «Historical Analysis of the 14-15 February 1945 Bombing of Dresden», USAF Historical Division, AFHRA.
98 Ambas citas en Steinhoff, J., 1994, 224-226.
99 *Ibid.*, 228; Bergander, G., 1998 (1994).
100 Horrible exactitud: Taylor, F., *op. cit.*, 416.
101 Vonnegut, K., *op. cit.*, 227.
102 Steinhoff, J., *op. cit.*, 229.
103 Dispositivos incendiarios de termita: USSBS, *Fire Raids on German Cities*, 2.ª ed., Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947. Los incendiarios generalmente se lanzaban en grupos de 500 libras; en algunas incursiones, la 8.ª Fuerza Aérea también utilizó bombas llenas de napalm, que estuvieron disponibles en el verano de 1944. Hasta el desarrollo y uso de la bomba atómica, las armas incendiarias eran el arma que infligía los mayores daños a la propiedad y a la vida en Alemania y Alemania y ciudades japonesas; USSBS, *Physical Damage Report (ETO)*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947, 23.
104 Envenenamiento por monóxido de carbono: USSBS, *Fire Raids on German Cities*, 2.ª ed., Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947, 1, 8, 35-38, 47, 50.
105 Wahle, A. y Tunley, R., 1965, 34. Para otro poderoso relato de un testigo ocular del incendio, *vid*. Owings, A, 1993.
106 Wahle, A. y Tunley, R., op. cit., 35-36, 40-41.
107 *Ibid.*, 35-36, 40-41.
108 *Ibid.*
109 Informe del bombardeo del PFF, Dresde, 14 de febrero de 1945, Escuadrón Bajo, 94.º Grupo de Bombardeo «A», NA.
110 Cuartel General de la 1.ª División Aérea, Oficina del director de Inteligencia, Informe de interpretación inmediata n.º 232, 15 de febrero de 1945, Spaatz MSS; Informe de la 1.ª División Aérea, Dresde, para el Escuadrón Líder, 94.º Grupo «A», 15 de febrero de 1945, NA.
111 *Ibid.*
112 91.er Grupo de Bombardeo, relato del operador Mickey, 17 de febrero de 1945, NA; Informe complementario al 91.er Grupo de Bombardeo, 14 de febrero de 1945, Spaatz MSS.
113 Citado en Taylor, F., *op. cit.*, 332.
114 *Ibid.*, 332.

115 P-51 Mustang: Irving, D., 1995, 191.
116 El 20.º Grupo de Caza estaba en Praga: Taylor, F., *op. cit.*, 435.
117 *Time*, 12 de marzo de 1945, 33.
118 Entre 35 000 y 40 000 víctimas: Olaf Groehler, «The Strategic Air War and ItsI Impact in the German Civilian Population», en Boog, H. (ed.), 1992, 279-297; Bergander, G., *op. cit.*, 157 y ss. En la década de 1940, el derecho internacional aún no había llegado a los avances en la tecnología de la aviación. El artículo 25 del Reglamento de La Haya para la Guerra Terrestre (1907) prohibía el bombardeo indiscriminado de zonas habitadas por fuerzas terrestres, pero, por supuesto, no mencionaba los ataques aéreos. El bombardero de largo alcance empezó a funcionar en «una especie de vacío legal», en palabras de un destacado abogado internacional, un vacío que legalizó el bombardeo de áreas bajo las reglas de guerra actuales. Pero como señala el historiador de la Fuerza Aérea Richard G. Davis, la alta proporción de armas incendiarias utilizadas por las fuerzas aéreas británicas y estadounidenses en Europa contra ciudades alemanas «podría interpretarse como una violación del precepto "proporcionalmente" establecido en las leyes de la guerra. En resumen, si los civiles están en peligro, el atacante no puede utilizar más fuerza de la necesaria para destruir sus objetivos militares legítimos». En 1948, la Convención de la Cruz Roja en relación con la Protección de Civiles en Tiempos de Guerra finalmente declaró ilegales los bombardeos indiscriminados según el derecho internacional. *Vid*. W. Hays Parks, «Air War and the Laws of War», en Boog, H. (ed.), *op. cit.*, 354; Davis, R. G., verano de 1995, 56.
119 Kardorff, U. von, *op. cit.*, 202.
120 *Ibid.*
121 Steinhoff, J., *op. cit.*, 226.
122 Entrevista del autor con Kurt Vonnegut, 10 de enero de 2000.
123 Prisoneros de guerra: Joe Kleven y Art Kuespert, «Rainwater and Potato Peelings», testimonio personal inédito, EC.
124 Vonnegut, K., *op. cit.*, 230.
125 Entrevista del autor con Kurt Vonnegut.
126 Testimonio de Morris, EC.
127 Citado en la introducción de Martin Chalmers a su edición de Victor Klemperer, Klemperer, V., 1999, xiii, 390-394.
128 *Ibid.*
129 Núcleo clave de transporte para Doolittle: Notas de la Conferencia de Comandantes Aliados, 15 de febrero de 1945, K239.046-38, AFHRA.
130 Veintiocho trenes del Ejército: Taylor, F., *op. cit.*, 163.
131 Citado en Cooper, A. W., 1995, 245.
132 Unos 50 000 obreros industriales: Davis, R. G., 1993, 563.
133 Citado en Neillands, R., 2001, 359.
134 John Morris: Testimonio de Morris.
135 Harris, A., 1947, 242.
136 Citado en Sherry, M., 1987, 335.
137 Misión incendiaria de rutina: A lo largo de la guerra, la RAF llevó a cabo ataques contra al menos cuarenta ciudades alemanas; USSBS, *Over-all Report (European War)*, 71-72.
138 Dyson, F., 1979, 20, 28.
139 Davis, R. G., 1993, 564.
140 Citado en Probert, H., 2001, 322.
141 El servicio ferroviario fue en menos de dos semanas: Ministerio del Aire, RE, 8,

Evaluación de ataques de área: Dresde, sin fecha (presentado el 30 de octubre de 1945), NA-UK.
142 2 de marzo y 17 de abril: Expediente de misión, Resumen Intops n.º 352, 303.er Grupo de Bombardeo, Dresde, 17 de abril de 1945, NA.
143 «Photo Interpretation Report», 7 de octubre de 1944, enviado al subjefe de Estado Mayor, A-2, Cuartel General, 41.ª Ala de Combate, NA.
144 Davis, R. G., verano de 1995, 51; «Eighth Air Force Target Summary», s.f., probablemente redactado en mayo de 1945, AFHRA; «Eighth Air Force Statistical Summary of Operations, European Theater, August 17-May 8, 1945, June 10, 1945», AFHRA.
145 Anderson a Arnold, firmado Spaatz, 20 de febrero de 1945, Spaatz MSS.
146 La proporción de bombas explosivas : Taylor, F., *op. cit.*, 319.
147 Alto porcentaje de incendiarias: Davis, R. G., 1993, 568, 570.
148 26 de febrero de 1945: Resumen Intops n.º 202, 26 de febrero de 1945; Informe de misión, 303.er Grupo de Bombardeo, Berlín, 26 de febrero de 1945, NA.
149 Groban, M., julio de 1978, 10.
150 USSBS, *A Detailed Study of the Effects of Area Bombing on Darmstadt*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947, 1-8.
151 Wolff-Mönckeberg, M., 1979, 68, 99, 112.
152 Evacuaciones en tiempos de guerra: Heineman, E., abril de 1996, 362.
153 Notas de la Conferencia de Comandantes Aéreos Aliados, 1 de marzo de 1945, Spaatz MSS.
154 Wurzburgo: Knell, H., 2003.
155 Richard Kohn, «Commentary», en Boog, H. (ed.), *op. cit.*, 410.
156 Rumpf, H., 1962, 150.
157 Sebald, W. G., 2003, 103.
158 «General Plan for Maximum Effort Attack Against Transportation Objectives», 11 de diciembre de 1944, Spaatz MSS; AAF, vol. 3, 639.
159 *Ibid.*
160 *Ibid.*
161 Kuter a Frederick Anderson, 15 de agosto de 1944, Spaatz MSS.
162 Eaker a Spaatz, 1 de enero de 1945, Spaatz MSS; Doolittle a Spaatz, 27 de diciembre de 1944, Spaatz MSS.
163 *Ibid.*
164 El comentario de Cabell está en la carpeta de Maxwell Field que contiene la copia de ese archivo del «General Plan for Maximum Attack Against Transportation Objectives», 168.7026-9, AFHRA.
165 Eaker a Spaatz, 1 de enero de 1945, Spaatz MSS.
166 Franklin D. Roosevelt a Henry Stimson, 9 de septiembre de 1944, copia en Arnold MSS.
167 Spaatz a Eaker, Twining, Vandenberg, Daville, 21 de febrero de 1945, 520.3233-40, AFHRA.
168 Clarion, «Summary», s.f., Spaatz MSS.
169 Estudio posterior de inteligencia: USSBS, *Effects of Strategic Bombing on German Transportation*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947, 16.
170 Rueda de prensa: AAF, vol. 4, 735.
171 *Washington Star*, 18 de febrero de 1945, 1.
172 Una copia de la transcripción de la rueda de prensa en NA, RG 331. extractos del informe fueron enviados a Spaatz; *vid.* Rex Smith a Spaatz, 18 de febrero de 1945, Spaatz

MSS.

173 Spaatz a Arnold, 5 de febrero de 1945, Spaatz MSS. Richard Davis, el biógrafo de Spaatz sostiene que el cuartel general de Eisenhower solicitó específicamente a Clarion que ayudara al 9.º Ejército de Estados Unidos a cruzar el Rin. Puede que sea correcto, pero no hay nada acerca de ello en el documento desclasificado que Davis utiliza para respaldar su afirmación, es decir, «Notes of the Allied Air Commanders' Conference, February 1, 1945», Spaatz MSS.

174 Firma de Arnold: Arnold a Spaatz, 18 de febrero de 1945, Spaatz MSS.

175 Anderson a Spaatz, 19 de febrero de 1945, Spaatz MSS; Anderson a Kuter, 27 de febrero de 1945, 519.1611, AFHRA.

176 *Ibid.*

177 *Ibid.*

178 Diario de Henry Stimson, 5 de marzo de 1945, Yale University Library, New Haven.

179 Todas las citas de McDonald proceden de George C. McDonald a Anderson, 21 de febrero de 1945, Frederick Anderson Collection, Box 50, Folder 2, Hoover Institution Archives.

180 Nueva directiva de bombardeos el 1 de marzo: 1 de marzo de 1945, Bombardment Policy, Papers of Nathan F. Twining, LC.

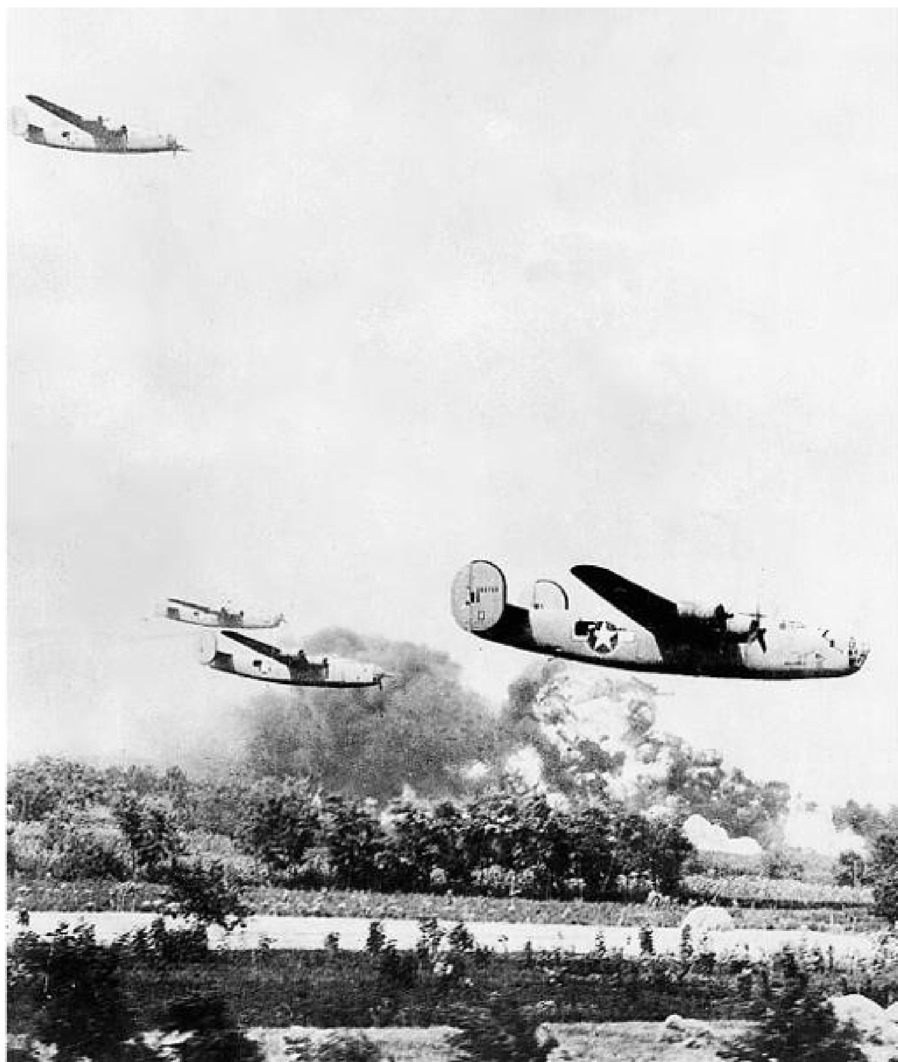
181 Sebald, W. G., *op. cit.*, 18. El general Charles P. Cabell escribió en sus memorias: «A medida que la guerra avanza hacia su fin visible [...] Nos encontramos cada vez más en posesión de una gran Fuerza Aérea "vestida de gala" pero nos quedamos sin lugares adonde ir», Cabell, Ch. P., *op. cit.*, 194.

182 «Report on Air Attacks on Targets in Dresden», 519.523-6, AFHRA.

183 Citado en Taylor, F., *op. cit.*, 413.

184 Lili Hahn citada en Beck, E. R., 1986, 168.

185 Wolff-Mönckeberg, M., *op. cit.*, 89.



32. Liberator vuelan al nivel de la copa de los árboles durante la ruta de aproximación a las refinerías de petróleo enemigas en Ploieşti, Rumanía, en agosto de 1943. Se perdieron 54 de los 178 bombarderos y cinco pilotos recibieron la Medalla de Honor.



33. El sargento Joseph James Walters es escoltado a un escondite por dos belgas, padre e hijo. Walters acabó colgado de un manzano después de saltar en paracaídas de su Fortaleza, derribada en la misión de Ratisbona-Schweinfurt. Tripulaba uno de los 60 bombarderos que se perdieron ese día. Un trabajador de una fábrica belga fue quien tomó la fotografía.



34. La guerra aérea iba mal para la 8.ª hasta la llegada a finales de 1943 del Mustang P-51, un aparato de largo alcance que podría escoltar a los bombarderos durante toda la ruta hacia Berlín.

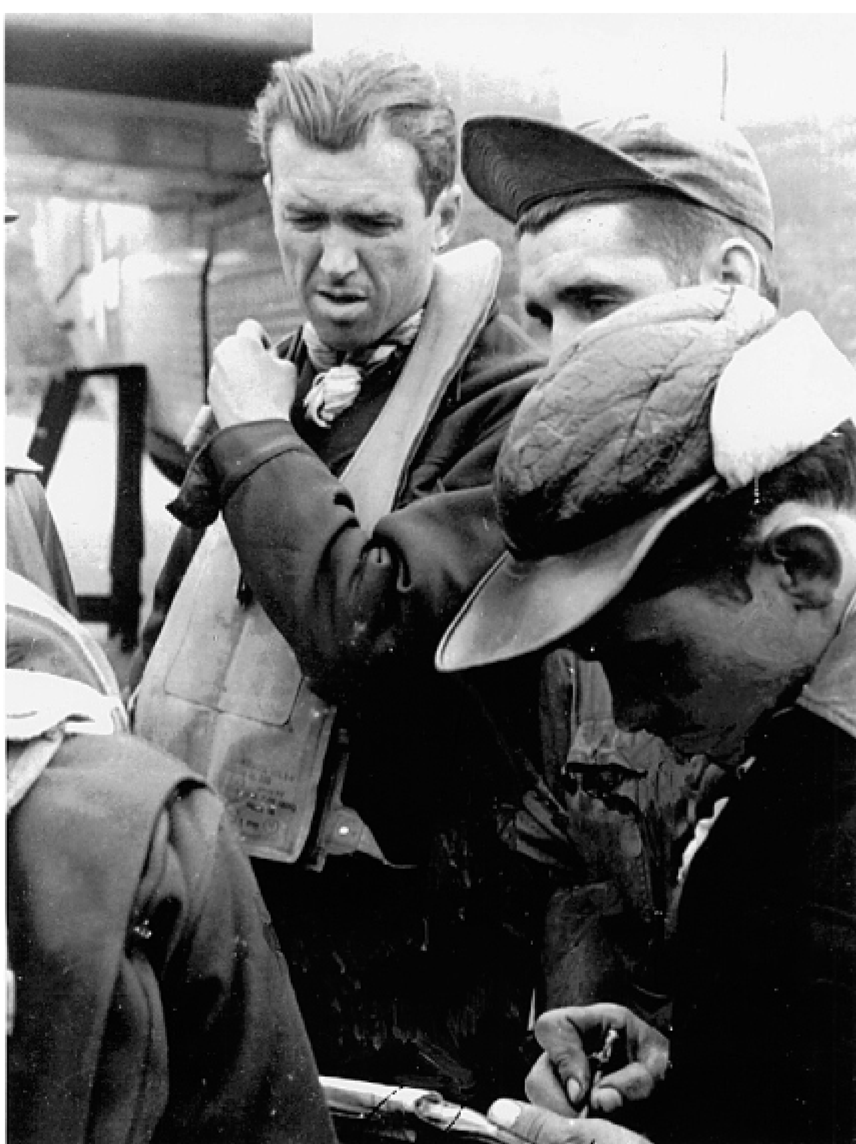
35. En el periodo previo al Día D, cazas Thunderbolt como este, pilotado por el mayor as de la 8.ª Francis S. «Gabby» Gabreski, ayudaron a los Mustang a ganar supremacía aérea sobre el norte de Europa.



36. En 1944-1945 la 8.ª alcanzó dos objetivos que inhabilitaron la economía alemana: plantas de petróleo sintético y nudos ferroviarios. Leuna, una gigantesca planta de petróleo sintético cerca de Merseburgo, fue uno de los lugares mejor defendidos de Alemania. El avión de reconocimiento fotográfico que tomó esta imagen de la planta dañada cayó derribado por por el fuego de los antiaéreos.



37. La mayoría de los nudos ferroviarios estaban ubicados en o cerca de centros de ciudades, por lo que hacía virtualmente imposible bombardearlos sin causar daños de importancia en zonas residenciales cercanas.



38. Jimmy Stewart, la estrella de cine de Hollywood, fue uno de los principales comandantes de combate de la 8.ª.

39. Con una fuerza de combate alemana mermada, la *flak* se convirtió en la mayor amenaza para las tripulaciones de los bombarderos. El piloto Lawrence M. DeLancey aterrizó esta Fortaleza después de que el fuego antiaéreo arrancara la sección del morro.



40. Un casco antibalas no ofrecía protección alguna contra la explosión de un proyectil de 20 mm disparado por un caza alemán. Este muchacho sobrevivió.



41. Un Liberator partido en dos por el fuego de un cañón de un caza alemán Me-262, que que entró en servicio en la etapa final de la contienda.



42. La 8.ª estableció casas de reposo para hombres que habían vivido experiencias traumáticas en el aire. Las fincas estaban gestionadas por personal médico del Ejército del Aire y voluntarias de la Cruz Roja.



43. Los artilleros aéreos del 381.er Grupo de Bombardeo celebran el Día de la Victoria.



44. Unos 28 000 aviadores de la 8.ª Fuerza Aérea fueron liberados de campamentos para prisioneros de guerra al final de la contienda. Uno de ellos fue Lou Loevsky (derecha), en la imagen junto con un compañero de tripulación, Leonard Smith.



45. Más de 45 000 británicas se casaron con militares estadounidenses durante la guerra. Un barco lleno de «novias de la guerra» y sus bebés sale del puerto de Southampton en enero de 1946 para reunirse con sus maridos en Estados Unidos.



46. En Horsham St. Faith, la gente del pueblo se despide de un Liberator del 458.º Grupo de Bombardeo que se dispone a despegar rumbo a casa.

* N. del A.: El avance final de los aliados hacia el Rin empezó la tarde que comenzó Clarion. Esto sería una explicación adicional de por qué Spaatz apoyó una operación aérea que no esperaba que pudiera paralizar las comunicaciones ferroviarias alemanas no más de «unos días».[173] Quizá pensaba que Clarion causara daños suficientes a las líneas de suministro del enemigo en Renania para permitir al 9.º Ejército del general Courtney H. Hodges ejecutar, con mínima oposición, el paso del Rin cerca de Colonia.

CAPÍTULO 16

LAS CHIMENEAS CASI NUNCA SE DERRUMBAN

Dondequiera que mirase veía las ruinas de la ciudad, montones de piedra y escombros de los cuales solo las chimeneas se proyectaban como dedos al cielo crepuscular. Las chimeneas casi nunca se derrumban.

Sybilla Knauth,
estadounidense residente en Leipzig

Dresde, 2 de marzo de 1945

A las diez en punto de esa mañana, mientras la dotación del Miss Prudy se aproximaba a la ciudad en ruinas para un nuevo ataque contra su nudo ferroviario, «Chuck» Alling observó unos diminutos puntos en el horizonte. Segundos más tarde, una bandada de cazas germanos cayó sobre ellos, girando y disparando. El asalto tomó por sorpresa a las tripulaciones. Una gran hambruna de combustible había «dejado en los huesos»[1] la defensa de cazas de la Luftwaffe y en los dos primeros meses de 1945 la oposición en el aire había sido débil.

Lo que no sorprendió a la tripulación de Alling fue ver en el contingente de asalto a unos cuantos Me 262 «de siniestro aspecto».[2] Les habían avisado de que podían encontrar a los aviones milagro nazis, que, en febrero, volvieron a dejarse ver en número reducido, cuatro meses después de la disolución de la primera unidad de reactores de caza del *Kommandeur* Walter Nowotny. Hasta entonces, muy pocos reactores enemigos se habían adentrado entre las apretadas formaciones de bombarderos, pero ese golpe de más de un centenar de cazas germanos, muchos de ellos Me 262, formaba parte de la última resistencia de la Luftwaffe contra los bombarderos diurnos estadounidenses.

Al día siguiente, una segunda formación de bombarderos de la 8.ª Fuerza Aérea se topó con la mayor fuerza de reactores de caza vista hasta el momento; perdieron tres bombarderos y tres Mustang, víctimas del decidido ataque de tres

docenas de Me 262.[3] Durante el mes anterior, los cazas de propulsión a chorro habían lanzado ataques esporádicos de dos en dos o de tres en tres, pero, ese día, volaron a un tiempo y con un efecto mortífero. En la mañana del 18 de marzo, tras una pausa de dos semanas debida al mal tiempo, una cifra similar de reactores alemanes, apoyada por cazas convencionales de motor de pistón, se desplegó en el cielo para enfrentarse a una flota que se dirigía rumbo a Berlín con 1329 bombarderos y más de 700 cazas de largo radio de acción; era la mayor incursión de toda la guerra contra la capital germana. Fue una batalla diferente a todas las que los estadounidenses habían librado hasta entonces, pues enfrentó a cazas convencionales de motor de pistón, contra aviones y misiles aire-aire de la siguiente era de la guerra aérea.

En esta contienda, la batalla aérea más formidable de 1945, unos treinta reactores rebasaron la cobertura de cazas Mustang y destruyeron dos Fortalezas en menos de un minuto, tres más durante los tres minutos siguientes y dos justo después: un total de siete derribos en ocho minutos, tres de los cuales fueron aparatos del «Sangriento 100.º». A continuación, seis reactores más se sumaron a la refriega. Eran los aviones más rápidos y de armamento más poderoso que volaron sobre los cielos de Alemania: Me 262 equipados con una nueva arma, el cohete aire-aire R4M. Cada uno de esos reactores portaba veinticuatro proyectiles en rieles de madera bajo las alas. Un solo impacto podía derribar a un bombardero pesado, aunque los pilotos de los reactores reforzaron su poder destructivo al organizarse en falanges y disparando los cohetes de forma simultánea, lo que creaba, de ese modo, «carriles de fuego»[4] a través de la estrecha formación defensiva de la 8.ª

Los reactores lanzaron los proyectiles de alta velocidad desde muy cerca, con gran precisión. «Volaron por los aires fuselajes destrozados, alas quebradas, motores arrancados, pedazos de aluminio y fragmentos de todo tipo –rememoró un piloto alemán–. Parecía como si alguien hubiera vaciado un cenicero».[5] La 8.ª perdió 6 Mustang y 30 aparatos pesados, mientras que el enemigo solo perdió tres pilotos en un combate aéreo en el que los superaban en número por casi 100 a uno.[6]

Durante las semanas siguientes, los reactores alemanes acecharon casi cada día. Hacia finales de marzo, habían destruido 63 bombarderos.[7] Los estadounidenses disponían de abundantes máquinas y podían sostener sin problema tal desgaste, pero el general Doolittle temía que la guerra aérea hubiera entrado en una nueva fase que no auguraba nada bueno.[8] Los reportes de inteligencia de la Fuerza Aérea indicaban que las invulnerables plantas subterráneas de Albert Speer estaban produciendo reactores a un ritmo de más de tres docenas a la semana. Estos aviadores parecían muy experimentados, al contrario que la mayoría de los pilotos que la 8.ª había combatido ese invierno. «Nunca se dejaban sorprender en una mala posición […] [y] era imposible

atraparlos o trepar con ellos»,[9] observó en su informe de misión un escuadrón de caza estadounidense.

Estos cazadores alemanes de élite formaban el núcleo de una escuadra recién formada compuesta por unos 60 aviones, la *Jagdgeschwader 7* (JG7). La unidad fue activada a finales de febrero, cuando asumió el peso de la batalla defensiva de la Luftwaffe. En enero, hubo una segunda sorpresa: Hitler había hecho volver al servicio activo a Adolf Galland y le ordenó la formación de una segunda unidad de reactores, *Jagdverband 44* (JV44), formada por 50 pilotos de élite. El legendario comandante de cazas que había empezado la guerra como jefe de escuadrón finalizó su servicio nacional comandando un segundo escuadrón, a los mandos del avión que no había podido convencer a Hitler para que produjera en cantidades abrumadoras.

Galland reclutó a los mejores ases de Alemania, compañeros con los que había volado y disfrutado. Algunos fueron «convencidos»[10] para abandonar el lecho hospitalario y volaron con miembros artificiales; otros se presentaron al servicio «sin el consentimiento de sus superiores o sin recibir una orden de traslado. Casi todos combatían desde el primer día de la guerra –escribió Galland– y casi no hubo nadie que no hubiera sido herido por lo menos en una oportunidad».[11] Endurecidos por las derrotas, muy pocos esperaban revertir el curso de la guerra, aunque todos ansiaban el honor y la gloria de ser los primeros pilotos de cazas a reacción de la moribunda Luftwaffe. «La palabra mágica “turbina” los había congregado [...]».

El «Escuadrón de Expertos» estacionado cerca de Múnich padeció problemas antes incluso de su primer encuentro con el enemigo en el cielo, el 5 de abril. Tras la batalla del 18 de marzo, Doolittle ordenó pulverizar todas las bases de reactores con bombardeos de alfombra. Además, como ya hacían en el otoño de 1944, los cazas estadounidenses empezaron a patrullar sobre los aeródromos para tratar de destruir a los aviones superiores del enemigo cuando constituían una presa fácil: al despegar y al aterrizar. Caza de ratas, lo llamaban los pilotos aliados.[12]

En combate cerrado, los pilotos estadounidenses de Mustang también aprendieron a combatir a los reactores. A los mandos de un avión de maravillosa maniobrabilidad con un radio de giro superior podían, en grupo –rara vez en solitario, como hizo «Chuck» Yeager– imponerse a los Me 262 en combate aéreo y cuando los «sorprendían» podían derribarlos. «En una batalla de hombre contra hombre [...] nuestros pilotos no tenían la menor posibilidad contra un Me 262 –observó el coronel William C. Clark, comandante del 339.º Grupo de Caza de Estados Unidos–. El avión era, simplemente, más rápido. Compensábamos su mayor velocidad con nuestra superioridad numérica».[13]

Al igual que la guerra de bombardeo, aquella se convirtió en una batalla de desgaste, un tipo de combate que los alemanes no podían ganar. A pesar de los

prodigiosos esfuerzos de Speer, un reactor producido no era, por necesidad, un reactor entregado, pues la red de transporte de Alemania estaba destruida casi por completo en el mismo momento en que las plantas subterráneas empezaron a producir una cantidad importante de reactores. En abril, menos de 200 de los más de 1200 Me 262 disponibles –alrededor de uno de cada seis– operaban en unidades de combate y esas diminutas formaciones, estacionadas en bases muy dispersas, estaban sometidas al fuego de hostigamiento de los aviones aliados.[14]

Además, estaba el problema de los recursos humanos. Hacia finales de abril, apenas dos semanas desde el inicio de la batalla final de la Luftwaffe contra los bombarderos, Alemania se había quedado casi sin pilotos expertos. Se le pidió lo imposible a un grupo de aficionados novatos: maniobrar con habilidad, en la furia del combate, el avión más rápido, de armamento más pesado y mecánica menos fiable sobre la tierra. «No conocían el avión, el enemigo, sus tácticas, nuestras propias tácticas o el sistema de la Defensa del Reich, muy sofisticado [...] es más, casi todos tenían un entrenamiento insuficiente»,[15] recordó uno de los pocos veteranos que quedaban en la JG7. Incapaces de volar con instrumentos en una meteorología endemoniada, un número alarmante de estos pilotos era incapaz de formar fuerzas de ataque bien organizadas; atacaban en solitario o por parejas y encajaban unas pérdidas insostenibles. Se perdieron más en accidentes aéreos que en combate.

En esta época, la precaria y debilitada fuerza defensiva de la Luftwaffe se apiñaba en una estrecha franja de territorio del centro de Alemania, desde Berlín a Múnich. Desde las bases de esa región, los alemanes lanzaron una operación suicida no muy diferente a los ataques kamikaze emprendidos contra la flota estadounidense, que se concentraba ese mismo mes frente a las costas de Okinawa para la batalla final de la guerra del Pacífico. Esa operación a todo o nada fue ideada por un as de los bombarderos de la Luftwaffe, el *Oberst* Hajo Herrmann. Ardiente nacionalista, estaba convencido de que el Me 262 era la única posibilidad que tenía Alemania de evitar una rendición aún más degradante que el Tratado de Versalles. «Pero su introducción en servicio requerirá tiempo –relató tiempo después– y necesitábamos con desesperación medios para infligir un porcentaje de bajas inaceptable a una [...] formación de ataque estadounidense [...] y así ganar un espacio que nos permita hacer entrar en servicio a un elevado número de reactores de caza».[16]

El plan de Herrmann se basaba, en cierto modo, en las tácticas de embestida de los viejos *Sturmgruppen*. Sus ataques semisuicidas del año anterior no tuvieron éxito porque los pesados Fw 190, sobrecargados de armas y blindaje, eran presa fácil de los cazas de escolta estadounidenses. Solo podían causar pérdidas al enemigo cuando los acompañaba una pantalla de cazas más veloces. A finales de 1944, Herrmann remitió un plan a Göring que proponía utilizar un avión diferente, una versión de gran altura del Me 109, despojado de blindaje y

equipado solo con una ametralladora para autodefensa.[17] Tras agruparse a 1500-1800 metros sobre los bombarderos, cada piloto elegía un blanco y se lanzaría en picado para impactar contra la parte estructural del bombardero pesado, la sección del fuselaje situado delante del punto de unión de la cola. Un golpe en el lugar adecuado podía romper en dos a un bombardero.

Los pilotos de los *Sturmgruppen* solo intentaban embestir a los bombarderos si no podían destruirlos a corta distancia con sus cañones; los destacamentos de Herrmann emplearían el choque como único método de ataque. No obstante, al contrario que los kamikazes japoneses, los pilotos suicidas germanos tratarían de golpear al bombardero de manera que pudieran saltar en paracaídas de sus aviones destrozados, para así poder combatir otro día por Alemania. Herrmann planeaba usar un máximo de 800 aeronaves, que volarían con fuel reservado para esa decisiva misión. Esperaba destruir al menos 400 bombarderos y calculaba que se perderían 200 héroes de la patria.

Hitler y Göring aprobaron el plan, aunque advirtieron a Herrmann de que no malgastara pilotos veteranos. Solo se emplearían cadetes. En febrero se solicitaron voluntarios en las escuelas de vuelo y Herrmann pronto dispuso de más pilotos que aeroplanos en su improvisada base, una pista de cazas en Stendal, cerca del río Elba. Se hacían llamar el *Sonderkommando Elbe* [Unidad Especial Elba] y el nombre en clave de la operación era *Werwolf* [hombre lobo].

El rápido colapso del Frente Occidental aceleró el entrenamiento de los pilotos, que consistía, básicamente, en adoctrinamiento político dirigido a espolear el fervor patriótico. «Fue en marzo de 1945 cuando le partimos el espinazo al Ejército alemán»,[18] recordó el comandante Chet Hansen, jefe de Estado Mayor del general Bradley. En Colonia, Coblenza, Bonn y en todos los puntos donde los efectivos aliados alcanzaron el Rin, los alemanes volaron los puentes antes de retirarse al este. Sin embargo, el 7 de marzo, un destacamento de la 9.ª División Acorazada capturó el puente Ludendorff, en la localidad de Remagen, al sur de Bonn, antes de que los alemanes pudieran detonar los explosivos. El poder aéreo aliado frustró los débiles intentos del enemigo para conseguir refuerzos. Veinte de los veinticinco nudos ferroviarios de la región quedaron fuera de combate en «el mayor *Blitz* aéreo de la guerra»,[19] como lo denominó un reportero.

En la última semana de marzo, cuatro ejércitos, entre ellos el 3.º de Patton, franquearon el Rin en pontones y puentes de barcas construidos a un ritmo frenético por brigadas de ingenieros. Los contingentes alemanes del valle del Ruhr, cercados y cautivos, dejaron en manos aliadas a 325 000 prisioneros del Reich moribundo. Los historiadores de la Fuerza Aérea describieron el desastre final del enemigo: «La región industrial más valiosa de Alemania dejó de estar al servicio de su esfuerzo bélico […] Más allá del Ruhr, había una población desmoralizada, una industria desmantelada, un Ejército vencido y un Gobierno

en descomposición».[20]

El 2 de abril, un mes después de la toma de Colonia, la tercera urbe más grande de Alemania, las tropas estadounidenses celebraron misa en la castigada catedral de la ciudad. Göring se vio obligado a intervenir. Rayana el alba del 7 de abril, el mal preparado *Sonderkommando Elbe* recibió orden de entrar en acción contra una fuerza de más de un millar de bombarderos pesados estadounidenses. Mientras 120 cadetes de piloto ascendían a las nubes al encuentro de una fuerza de apoyo compuesta por cazas de pistón y los reactores de la JG7, sonaba música patriótica en sus auriculares, junto con las vibrantes exhortaciones de una matrona nazi que les recordaba «las esposas y niños muertos enterrados bajo los escombros de nuestras ciudades».[21]

No todos los cazadores suicidas eran fanáticos nazis adoctrinados. Muchos se ofrecieron voluntarios porque no veían un futuro para ellos en su país, sin otra alternativa que luchar y morir, ante la ausencia de promesas aliadas de una paz no vengativa. «No cabe duda de que nuestra propaganda no ha logrado proporcionar al soldado alemán una razón positiva para la rendición –afirmaba un informe redactado por un equipo de apoyo psicológico al combate del 1.er Ejército estadounidense–. Al contrario, la mayoría de las declaraciones oficiales le han hecho creer que no tiene nada que ganar en un futuro que traerá la derrota […] Una propaganda que presente una existencia dura pero tolerable para Alemania, respaldada por algún tipo de garantía oficial, daría al soldado alemán corriente una razón positiva para finalizar el combate».[22] Los muchachos del *Sonderkommando Elbe* que se agrupaban en el azul para enfrentarse a los estadounidenses creían, en su confusa desesperación, que combatían por proteger a Alemania de una paz vengativa que la dejara postrada y débil para siempre, con gran parte del país bajo la bota bolchevique. Hagamos sangre, mucha sangre, y los estadounidenses heridos, con una guerra por ganar en el Pacífico, tal vez buscarían una paz independiente.

Fue un combate brutal, aunque desigual. Cincuenta cazas alemanes, entre ellos una docena de reactores, se abrieron paso entre los Mustang y alcanzaron a los bombarderos. Al menos ocho aviones suicidas impactaron contra los aparatos pesados estadounidenses y los abatieron, tras chocar contra el morro, rasgar los fuselajes o utilizar sus hélices como sierras mecánicas para abrir los bombarderos como si fueran latas de conserva: algunos tripulantes sufrieron una muerte horripilante y el fuerte viento se llevó sus cuerpos despedazados. Otros diez bombarderos fueron derribados, pero algunos aparatos que fueron embestidos sobrevivieron de milagro, al igual que docenas de pilotos del contingente de choque.

La Luftwaffe pagó cara su desesperación con la pérdida de tres cuartas partes de los cazas enviados a la misión.[23] «El primer uso de nuestros cazas suicidas no ha producido el éxito esperado –recogió Goebbels en su diario–. Pero […] esto es

solo un primer ensayo que se repetirá en los próximos días, es de esperar que con mejores resultados».[24] En realidad, el *Sonderkommando Elbe* nunca más voló de nuevo.

Tres días más tarde, la 8.ª despegó para completar los poderosos golpes de los días anteriores contra las bases de los cazas a reacción. Göring puso en el aire más de 50 Me 262 contra casi 2000 aeronaves aliadas y los reactores se anotaron 16 victorias confirmadas, todos los aparatos pesados, a excepción de tres, que la 8.ª perdió ese día.[25] Fue la jornada de mayor éxito de los cazas a reacción contra los bombarderos, aunque los estadounidenses abatieron a casi la mitad de la fuerza de asalto. Los cazas estadounidenses destruyeron en el suelo 284 aparatos germanos, entre ellos 25 cazas de propulsión a chorro. Esta pérdida de reactores operativos infligió un golpe mortal a la Luftwaffe. Se abandonó la defensa de Berlín y de todo el corazón de Alemania. Las diezmadas unidades de caza supervivientes fueron transferidas a primitivas pistas de hierba en el sur de Baviera. En los anales de la 8.ª Fuerza Aérea, el 10 de abril fue «el día de la gran masacre de reactores».[26]

El 19 de abril, siete días después del fallecimiento del presidente Roosevelt, la 8.ª Fuerza Aérea libró su última batalla contra la Luftwaffe.[27] El objetivo era el nudo ferroviario de Aussig, Checoslovaquia. Era una operación táctica que había solicitado el Ejército: la finalidad era impedir la llegada de suministros a las unidades germanas que resistían contra los soviéticos en la zona de Praga. La aeronave de «Chuck» Alling, el Miss Prudy, lideró el 34.º Grupo de Bombardeo y los estadounidenses acertaron de lleno en la diana. Mientras lo hacían, dos reactores pasaron por el ala izquierda de Alling, segundos más tarde, cuatro Fortalezas desaparecieron. Entonces, los Mustang entraron en la refriega y destruyeron a los dos cazas que habían segado la vida de cuarenta muchachos de Estados Unidos en un abrir y cerrar de ojos. Antes de que los desorientados artilleros de Alling pudieran girar sus armas pesadas, otro reactor dio una pasada rápida desde las ocho en punto y se anotó una quinta Fortaleza. Se trataba de la Dead Man's Hand, pilotada por el teniente Robert F. Glazener. Al igual que muchos otros bombarderos al final de la contienda, volaba sin su tripulación habitual de dos artilleros laterales. El avión, en su 111.ª misión para el 447.º Grupo de Bombardeo, fue el último bombardero pesado de la 8.ª Fuerza Aérea abatido por la caza enemiga. Alling y sus hombres no vieron paracaídas, aunque más tarde supieron que siete de los ocho tripulantes lograron escapar del avión en llamas y que fueron liberados por efectivos estadounidenses.

DESPUÉS DE LA GUERRA, LOS INTERROGADORES ALIADOS LE PREGUNTARON a Karl Koller, jefe de Estado Mayor de la Luftwaffe, qué habría ocurrido si Alemania hubiera tenido antes un gran número de reactores de caza. El *Generalleutnant* respondió sin vacilar: si la Luftwaffe hubiera podido desplegar de 500 a 600 Me

262 «en constantes operaciones, como muy tarde en el otoño de 1944»,[28] el «bombardeo de terror» diurno de los estadounidenses habría sido «roto».

Esto es cuestionable. Los problemas técnicos del desarrollo del motor de turbina y la insistencia de Hitler en que el Me 262 se empleara como bombardero impidieron a Alemania ganar la batalla tecnológica contra el tiempo que podría haber desgastado la ofensiva diurna.[29] Incluso si Alemania hubiera tenido los 500 reactores que mencionó Koller, solo podría haber detenido el «bombardeo de terror» por breve tiempo, el que hubiera tardado la Fuerza Aérea Estadounidense en enviar a Inglaterra parte de su creciente flota de aparatos B-29 Superfortaleza, que empezó a mandar al Pacífico central a mediados de 1944. El Superfortaleza era un gigantesco salto adelante en tecnología aeronáutica: era más grande, más rápido y provisto de un armamento más pesado que su hermano mayor, el B-17 Fortaleza Volante. Volaba a velocidades superiores a los 560 kilómetros por hora y por encima de los 12 000 metros –donde el rendimiento de los aparatos con motores más pequeños, incluidos los reactores, era altamente inestable–. Equipado con revolucionarios cañones de control remoto, habría constituido un enemigo formidable para los reactores de caza de primera generación, así como para sus bisoños pilotos. Además, con su elevado consumo de fuel, estos reactores solo podían operar a menos de 40 kilómetros de sus bases.[30]

Si, a pesar de todo, el Me 262 hubiera conseguido prolongar la guerra hasta finales del verano de 1945, entonces habría sido Alemania, no Japón, el probable objetivo de las primeras bombas atómicas, armas diseñadas por equipos científicos, predominantemente judíos, para utilizarlas contra los nazis. «Si los alemanes no se hubieran rendido, habría llevado allí la bomba –comentó después de la guerra Paul Tibbets, comandante del Enola Gay y antiguo piloto de la 8.ª Fuerza Aérea–. Esto me habría causado no poca satisfacción […] pues [los alemanes] me habían disparado […] Mis órdenes eran crear una fuerza de bombarderos de élite […] con el prerrequisito de que, una vez entrenada, se dividiría en dos grupos: uno iría a Europa, el otro al Pacífico. Los japoneses no tenían prioridad. Todos nuestros planes iniciales daban por hecho que lanzaríamos la bomba de forma casi simultánea sobre Alemania y sobre Japón».[31]

Si los estadounidenses hubieran desplegado B-29 en Inglaterra, habrían necesitado poco tiempo para alargar las pistas e, incluso antes de que la bomba atómica estuviera dispuesta, estas máquinas destructivas de largas alas, en una situación de emergencia, se habrían lanzado enormes cargas de dispositivos incendiarios sobre las ciudades alemanas para crear así una docena de conflagraciones como la de Dresde. Es evidente que Estados Unidos estaba dispuesto a hacerle tal cosa a Alemania, «cuando –en palabras de Arnold– la ocasión lo requisiera».[32]

En 1943, en el campo de pruebas de Dugway, un inhóspito complejo en el desierto de Utah, unos diseñadores de decorados de Hollywood de la División de

Autenticidad de RKO, e ingenieros de Standard Oil contratados por el Servicio de Guerra Química del Ejército, erigieron dos barrios de clase trabajadora, uno alemán y otro japonés. Eran réplicas exactas –hasta los muebles y las colchas– de casas de trabajadores de Tokio y Berlín. Con el fin de garantizar la autenticidad de la aldea germana, el Ejército reclutó al renombrado arquitecto expresionista Erich Mendelsohn, un emigrado germano judío reciente. Mendelsohn diseñó seis casas de ladrillos, el tipo de viviendas de alquiler abigarradas de los suburbios berlineses que la 8.ª Fuerza Aérea bombardeó repetidamente a principios de 1945. Las dos aldeas construidas en el desierto de sal fueron sometidas a bombardeos incendiarios y reconstruidas una y otra vez, experimentos que permitieron el desarrollo de dispositivos incendiarios capaces de penetrar los tejados de los edificios alemanes. En Dugway, el Ejército también experimentó con el M-69 Napalm, la nueva y terrible arma de guerra desarrollada por Standard Oil.[33] «Si hemos de luchar una guerra total [contra Alemania] debemos hacer que esa sea lo más horrible posible»,[34] dijo el secretario adjunto de Guerra Robert Lovett. A finales de 1944, Lovett animó a la Fuerza Aérea a diseñar planes para lanzar asaltos en masa con napalm contra ciudades y concentraciones de tropas germanas. Para Alemania, la prolongación de la guerra por medio de los reactores no traería una paz más benigna –una idea ilusoria de los nazis–, sino un exterminio como el de la Operación Gomorra, huracanes de napalm seguidos de tifones atómicos.

La fuerza aérea que al inicio de la contienda era la más temida sobre la tierra, el azote de Guernica, Varsovia y Róterdam, llegó a su fin en una diminuta pista de aterrizaje de Salzburgo, bajo unos Mustang estadounidenses que volaban en círculos, como buitres al acecho de la presa. Sin embargo, los vencedores no se lanzaron en picado, recordó Adolf Galland, que estaba en el campo con su grupo de ases, los pocos afortunados que habían sobrevivido a seis años de guerra aérea despiadada: «Evidentemente, esperaban poder pilotar ellos mismos, en breve tiempo, aquellos cazas a reacción alemanes que tantos quebrantos les habían causado».[35] En el momento en que oyeron a las orugas de la primera columna de carros de Estados Unidos, los pilotos de Galland rociaron con gasolina sus futuristas turborreactores y les prendieron fuego.

El Estudio del Bombardeo Estratégico

Antes incluso de que finalizara la guerra, el general Frederick Anderson, segundo de Spaatz, estaba ansioso por comprobar de primera mano los resultados. A mediados de abril, el general requisó un aeroplano ligero y un transporte C-47, metió sendos *jeeps* en el avión de carga y partió con un reducido equipo de la Fuerza Aérea a una gira por tierra y aire de ocho días por las ciudades e industrias que los estadounidenses habían bombardeado. Su séquito personal incluía un

fotógrafo, un oficial de inteligencia y un historiador, el doctor Bruce C. Hopper.

La excursión ponía los pelos de punta. Anderson, que «conocía sus blancos como un niño conoce sus canicas»,[36] volaba el diminuto aeroplano a la altura de los árboles «y se introducía entre los esqueletos de las plantas de producción de rodamientos», recogió Hopper en su bitácora. Las carreteras principales estaban atestadas de refugiados y la Wehrmacht en retirada sembró con numerosas minas tramos de la *Autobahn*, aunque Anderson, al volante de uno de los *jeeps* que había trasladado con el C-47, siguió las serpenteantes carreteras secundarias y atravesó a toda velocidad aldeas que aún estaban por liberar. Todos los puentes sobre el río Meno habían sido volados, por lo que Anderson confiscó un bote de madera abandonado y, junto con el oficial de inteligencia, ambos expertos pescadores, remaron hasta Schweinfurt, tras batallar con una fuerte corriente que amenazaba con enviar a los cuatro hombres hacia una presa. Pocos días más tarde, estuvieron a punto de perecer: Anderson voló su aeroplano por valles angostos, con un tiempo tormentoso y sin altímetro, en busca de una abertura en el muro de montañas. Más tarde, en Núremberg, entraron en el centro de la ciudad recién liberada con una escolta armada de «soldados de gatillo fácil», mientras edificios enteros se derrumbaban entre un gran estruendo en las calles. El *jeep* se averió cerca de Schweinfurt y el séquito de Anderson viajó hasta una planta de rodamientos bombardeada a lomos de las vacas de un granjero.

Los apuntes de campo inéditos de Hopper recuerdan las notas de un arqueólogo que estudia las ruinas de una civilización remota: «Darmstadt, un desastre, no parece que haya quedado ni un tejado intacto […] Fráncfort. Parece una Pompeya magnificada […] Kassel […] no hay más que kilómetros de óxido con la mirada fija en el cielo […] Wurzburgo, una masa arrugada de cáscaras de cacahuete. Leuna […] un enorme desierto de esqueletos de hierro […] Magdeburgo […] otra ciudad fantasma […] Colonia […] indescriptible. Uno experimenta una sensación de horror: nada, no queda nada».

En varias paradas, el grupo de Anderson cenó con periodistas estadounidenses y todos coincidieron en que estaban siendo testigos de «un grado de destrucción y caos jamás visto en el mundo».[37] Las ciudades por las que habían pasado no eran comunidades habitadas; eran heridas en la tierra, afirmó el corresponsal Leonard Mosley.[38] En toda su gira, el único indicio de vida industrial que vio el grupo de Anderson fue solo un tren en movimiento.

Si Anderson necesitaba una justificación moral de la desolación causada por sus bombarderos, la halló en Buchenwald, donde sobre el suelo caliente de los hornos todavía yacían esqueletos a medio incinerar y donde se apilaban huesos humanos en montones más altos que cualquier hombre vivo. «He aquí el antídoto a los reparos hacia el bombardeo estratégico», anotó Hopper en su cuaderno.

Mientras el grupo de Anderson completaba su estudio de campo, la Fuerza Aérea estadounidense estaba en el segundo mes de recopilación de datos para un estudio sistemático de los efectos económicos y psicológicos del bombardeo estratégico sobre Alemania: *Estudio del Bombardeo Estratégico de Estados Unidos (Guerra Europea)*. En marzo, avanzadillas de oficiales del Ejército cruzaron el Rin pisando los talones a los contingentes aliados y excavaron en las ruinas de fábricas de municiones y refinerías petrolíferas en busca de documentos.[39] Viajaban en *jeeps* y transportes acorazados, cargados con sacos de chocolate, cigarrillos y jabón para animar la cooperación local. En algunas zonas de combate entraron por delante de las columnas de carros estadounidenses y recibieron un intenso fuego. Cuatro miembros de los equipos de campo, dos de ellos civiles, perecieron y otros cuatro sufrieron heridas graves.

Ese fue uno de los proyectos de investigación social más ambiciosos jamás emprendidos, un esfuerzo masivo de búsqueda de datos que dio lugar a más de 208 reportajes publicados. Esos volúmenes hacen de la guerra aérea estadounidense sobre el Reich «una de las campañas militares mejor iluminadas de todos los tiempos».[40] Algunos de sus primeros descubrimientos se debieron a una mezcla de suerte y de excelente trabajo detectivesco.[41] Un equipo de campo que sondeaba los restos retorcidos de la fábrica de hidrogenación de IG Farben en Ludwigshafen-Oppau, se encontró de forma casual con el director de la planta, que les condujo a un búnker antiaéreo donde se almacenaban pilas de estadísticas acerca de bajas y daños en las plantas. Un segundo equipo halló cuatro alijos de documentos en torno a la industria petrolífera escondidos en varias aldeas en lo más profundo de un pinar: un montón estaba en una cervecería abandonada, el otro en un establo de ganado. Otros equipos de vanguardia dieron con archivos en minas, cementerios locales y profundos agujeros excavados en claros boscosos. Entre los documentos encontrados figuran dieciséis barriles de documentos relacionados con el funcionamiento de la industria del petróleo sintético de Alemania, que incluía información muy importante acerca de la ayuda alemana al intento japonés, menos exitoso, de fabricar fuel sintético.

En Colonia, un grupo de vanguardia localizó las oficinas del Reichsbahn en la orilla oeste del Rin.[42] Mientras el equipo registraba el edificio, recibieron fuego de efectivos hostiles acantonados al otro lado del río. Pidieron apoyo a dos secciones de fusileros estadounidenses para que los cubrieran y se dedicaron a recorrer el edificio a gatas, para recopilar los documentos del ferrocarril tirados por el suelo de las oficinas abandonadas.

En los territorios ocupados de Francia y Bélgica empezó otro tipo de trabajo. Liderada por Rensis Likert, un destacado experto en la medición de la opinión pública, la División de Moral del estudio interrogó a centenares de antiguos prisioneros franceses, refugiados yugoslavos y trabajadores esclavos que habían escapado de los nazis.[43] A continuación, equipos de interrogadores se dispersaron

por toda Alemania, donde entrevistaron a casi 4000 civiles en treinta y cuatro localidades. Mientras tanto, los miembros de las Divisiones Económicas del Estudio localizaron e interrogaron a los directores de las plantas y a los funcionarios municipales.

Tras la rendición alemana, un equipo que incluía al sargento técnico Paul Baran –hijo de acaudalados judíos polacos, antiguo miembro de la OSS y, en el futuro, controvertido economista marxista de la Universidad de Stanford–[44] fueron enviados en secreto a la zona de Berlín bajo ocupación soviética para obtener estadísticas económicas del doctor Rolf Wagenführ, jefe de estadística del ministerio de Speer, que tenía reputación de ser un nazi «carne asada», esto es, pardo (nazi) por fuera, rojo (comunista) por dentro. Tras localizar el paradero de Wagenführ gracias a un berlinés que Baran había conocido en Harvard antes de la guerra, concertaron una reunión. Wagenführ entregó a Baran una copia del libro que acababa de terminar, «Ascenso y caída de la economía de guerra de Alemania». Baran pidió a Wagenführ que regresara al oeste de Alemania con el equipo, pero este rehusó, pues dijo que ya había «apostado por el bando de los soviéticos».[45] Esa noche, Paul Baran entró con una «cuadrilla»[46] en el sector soviético y, según relató uno de los miembros del equipo, «sacaron de la cama, en el sentido literal de la palabra, a Wagenführ y lo separaron de su esposa». El experto en estadística fue enviado en avión al oeste de Alemania y no fue devuelto, pese a las fuertes presiones del Ejército Rojo, hasta que dio a los investigadores de la Fuerza Aérea la información que necesitaban.

Ese mismo verano, Baran interrogó a un magnate alemán del acero. Al observar su uniforme desgarbado, su cabello alborotado y sus marcados rasgos judíos, el germano le dijo con insolencia que solo acostumbraba a hablar con «líderes de la industria. ¿Quién es usted?».[47] Baran respondió que su puesto le autorizaba a encarcelarlo un día por cada pregunta que se negara a contestar. Las respuestas, a partir de ese momento, fueron rápidas y detalladas.[48]

Baran fue reclutado por su antiguo colega de Harvard John Kenneth Galbraith, futuro economista de renombre e intelectual célebre y, durante la presidencia de John F. Kennedy, embajador en la India. Ingenioso, refinado, iconoclasta y liberal, Galbraith desafió para siempre el «saber convencional», una frase que este economista de notoria inmodestia afirmaba haber inventado. Lo reclutó George Ball, futuro subsecretario de Estado y embajador ante Naciones Unidas. Los dos hombres trabajaron juntos brevemente en Washington durante los primeros años de contienda y compartían su escepticismo acerca de la idea de ganar guerras a base de bombardeos. Los sentimientos de Galbraith iban más allá; consideraba la guerra de bombarderos «una cosa horrenda».[49]

Cuando Ball contactó con él, Galbraith, nacido en Canadá, era el editor jefe de la revista *Fortune* y acababa de dejar un puesto importante en la Oficina de Administración de Precios del presidente Roosevelt. Aunque dudaba si dejar

Fortune, consideraba que su escepticismo con respecto al bombardeo proporcionaría una necesaria corrección al entusiasmo desbocado de los jefes de bombarderos. Al final decidió incorporarse después de que Ball y Paul Nitze, un joven economista del Gobierno y futuro funcionario del Pentágono, lo convencieran de que el Estudio se realizaría bajo dirección civil, «independiente de la Fuerza Aérea, aunque contaría con el consejo y apoyo de esta».[50]

Arnold y Carl Spaatz así lo habían querido. La idea del Estudio era suya; podría proporcionar datos relevantes para el bombardeo de Japón y sentar las bases de la futura doctrina de poder aéreo.[51] Con el fin de darle amplia autonomía, Arnold convenció a Roosevelt para que lo convirtiera en una comisión presidencial de expertos.[52] Los líderes de la Fuerza Aérea estaban convencidos de que una investigación sin sesgos concluiría que el poder aéreo había tenido una gran importancia en la derrota de Alemania, una postura en la que creían, observó Galbraith, «del mismo modo que otros creen en el Espíritu Santo».[53] Si un comité presidencial independiente ratificaba el carácter indispensable del poder aéreo, esto ayudaría a la Fuerza Aérea en su inminente lucha por constituir un arma independiente. Por esta razón, Arnold se resistió a los ofrecimientos de la RAF de llevar a cabo un estudio conjunto angloestadounidense. Los británicos prepararon un estudio independiente y no tan exhaustivo que no fue hecho público hasta 1998.

A falta de la figura pública destacada e imparcial que esperaba que dirigiera el Estudio, Arnold tuvo que conformarse con Franklin D'Olier, presidente de la aseguradora Prudential Life Insurance Company y antiguo capitán de artillería durante la Primera Guerra Mundial. Pese a ello, la dirección activa del Estudio pronto pasó a Henry Alexander, jurista neoyorquino y socio de J. P. Morgan. Otros puestos clave recayeron en miembros destacados del mundo de los negocios y del poder judicial de Estados Unidos, hombres de viejas familias de Nueva Inglaterra y prestigiosas firmas bancarias. No obstante, el verdadero poder residía en los jefes de los directorios o comités de trabajo, que recibían el nombre de divisiones. Se estableció una por cada gran objetivo o blanco de la guerra de bombardeo: petróleo, transporte, moral y así sucesivamente. Estas divisiones estaban dirigidas y formadas por hombres de creciente reputación e indiscutible competencia: ingenieros, científicos, economistas, juristas, psicólogos, estadísticos y gestores. George Ball asumió la División de Transporte y Galbraith encabezó el comité que examinó los «efectos económicos de conjunto» del bombardeo sobre la movilización alemana.

El equipo de «guerreros económicos»[54] de Galbraith, escribió, era «una lista de celebridades de la siguiente generación de economistas».[55] Además de Baran, el grupo incluía a Burton H. Klein, asistente principal de Galbraith y futuro teórico económico de gran prestigio; Nicholas (futuro lord) Kaldor, un lumbreras de la Universidad de Cambridge; E. F. Schumacher, que escribió el libro pionero de la

ecología *Lo pequeño es hermoso* (*Small Is Beautiful*);* y G. Griffith Johnson, que llegó a ser adjunto del secretario de Estado. A estos se sumó un grupo de «guerreros insólitos»,[56] que incluía al poeta británico W. H. Auden y al compositor Nikolái Nabokov, nombramientos que dejaron atónito a «Hap» Arnold. Solo un general destacado de la Fuerza Aérea recibió un puesto influyente en el comité, aunque solo con carácter consultivo. Se trataba de Ovil A. Anderson, antiguo jefe adjunto de operaciones de Jimmy Doolittle y el único jefe que conocía a fondo los procedimientos de bombardeo de la Fuerza Aérea.

Los directores del Estudio se enfrentaban a una tarea sin precedentes. Como afirmó Hanson Baldwin, del *New York Times*: «Es probable que sea la primera vez en la historia que una campaña militar sea sometida a un minucioso examen y crítica de un comité oficial, aunque de un predominante carácter civil».[57] Los líderes del Ejército y la Marina observaron con preocupación y se preguntaron qué había llevado a «Hap» Arnold a crear una amenaza tan peligrosa para las prerrogativas castrenses. «La idea no les seduce –escribió Baldwin– […] temen que el comité siente un precedente para la realización de exámenes y críticas similares de las campañas de tierra y mar».

En Londres se estableció una oficina en ultramar, en el antiguo cuartel general de Eisenhower en Grosvenor Square; y, una vez el Ejército consolidó el control de Renania, se emplazó un puesto de mando avanzado en el Hotel Park de Bad Nauheim, un lujoso balneario cerca de Fráncfort. Galbraith y Ball llegaron allí a mediados de abril. Cuando no estaban fuera interrogando a nazis, reunían a su equipo en la enoteca del hotel, amueblada con maderas y cuero, para debatir animadamente acerca del impacto del bombardeo estratégico, que Galbraith estaba decidido a demostrar que había sido mínimo. Como les explicó a sus amigos en la época en que se incorporó al Estudio del Bombardeo, ya dominaba «el primer principio de la guerra: sospecha siempre de lo que te digan los generales del aire».[58] (Al parecer, el desdén de Galbraith hacia los militares también incluía a la tropa ordinaria. El verano de 1945, en un vuelo de retorno a Estados Unidos, «un sargento cubierto de medallas se sentó a mi lado y me preguntó si me gustaría oír sus aventuras bélicas –relató Galbraith en sus memorias–. Le dije que no. Trató de entablar conversación en varias ocasiones, que decliné. Al final, me preguntó quién pensaba que ganaría la Serie Mundial. Le pregunté qué ligas se jugaban ese año»).[59]

¿Dio resultado el bombardeo estratégico?

A primeros de abril, ya apenas quedaba nada que bombardear en Alemania. Se había ganado la guerra al petróleo.[60] Las plantas sintéticas estaban reducidas a un 6 por ciento de su producción normal y la producción de gasolina de aviación estaba detenida por completo. La campaña del petróleo «le cortó las alas a la

Luftwaffe»[61] y dificultó la movilidad de la Wehrmacht, pues le impidió proteger los recursos carboníferos que alimentaban las plantas de petróleo sintético. En febrero de 1945, la Wehrmacht acumuló 1500 carros de combate para detener el avance del Ejército Rojo hacia las minas de carbón de la Alta Silesia, aunque no pudo desplegarlos de forma adecuada a causa de la escasez de fuel.[62] En ese momento, el Ejército alemán operaba con un límite de velocidad autoimpuesto de 27 kilómetros por hora y bajo la siguiente orden: «Todo aquel que utilice combustible para cualquier propósito que no sea la conducción inmediata de operaciones será considerado un saboteador y sometido a consejo de guerra sin contemplaciones».[63]

El último año de la guerra, el adjunto de Speer, Edmund Geilenberg, asumió el control del programa de emergencia para la construcción de siete plantas subterráneas de hidrogenación.[64] Al contrario que la industria aeronáutica, la producción de petróleo sintético era una operación demasiado grande y compleja para trasladarla bajo tierra con rapidez, por lo que ninguna de las plantas fue finalizada.

Podría haber sido diferente. Al inicio de la contienda, los ingenieros petrolíferos propusieron trasladar la producción bajo tierra, pero los funcionarios nazis les comunicaron que la guerra estaría ganada antes de poder completar tales plantas. En lugar de ser premiados por su iniciativa, los ingenieros recibieron la advertencia de la Gestapo de que, si seguían insistiendo en semejante programa, serían enviados a un campo de concentración por «cuestionar la invulnerabilidad del Reich».[65] Si el programa subterráneo hubiera empezado en 1942, y se hubieran edificado plantas bien ventiladas cerca del suministro de carbón, con una red de canalizaciones seguras con las que transportar el petróleo, «la industria petrolífera germana podría haber tenido una relativa protección ante los bombardeos»,[66] según la opinión de los expertos petrolíferos estadounidenses reclutados por el Estudio del Bombardeo Estratégico de Estados Unidos. Sin embargo, la respuesta fue demasiado limitada y demasiado tardía. Un año después de asumir la hercúlea tarea de trasladar bajo tierra la producción petrolífera alemana, Edmund Geilenberg estaba dirigiendo un pequeño taller de reparación de bicicletas en el norte de Alemania.

A principios de abril de 1945, la campaña contra el transporte de las fuerzas aéreas aliadas también logró sus objetivos principales. El sistema de ríos y canales de Alemania estaba fuera de servicio y su red ferroviaria devastada y, con ella, la industria del carbón que movía la economía. Aunque persistía el debate de si los bombarderos aliados debían haberse centrado en cortar las líneas de tren en puentes, pasos a nivel, túneles y viaductos en lugar de castigar los nudos ferroviarios, donde había equipos de reparación para arreglar de inmediato los daños, la lenta estrangulación de los sistemas ferroviarios y fluviales de Alemania ejecutada por el poder aéreo aliado fue, con bastante probabilidad, la causa más

importante del derrumbe económico de Alemania.[67]

Hoy, ninguna nación puede imponerse en una guerra total sin una economía industrial y Alemania carecía de ello a principios de 1945. Casi no tenía petróleo y, pese a que disponía de abundante carbón, el poder aéreo aliado le impedía trasladarlo. «Incluso una potencia militar de primera clase –con todo lo dura y resistente que era Alemania– no puede vivir mucho tiempo bajo la libre explotación a gran escala de armamentos aéreos sobre el corazón de su territorio»,[68] concluyeron los redactores del Estudio del Bombardeo Estratégico de Estados Unidos. Por primera vez en la historia moderna, la economía de una potencia mundial sufrió una absoluta destrucción y, junto con ella, la de las urbes principales de dicho país. Considerar una «industria»[69] a los centenares de factorías hambrientas de combustible que permanecían intactas hubiera sido, según afirmó el corresponsal Julian Bach, «confundir la carcasa con la bestia».[70]

Aunque la economía no se derrumbó por completo hasta que los ejércitos aliados hollaron suelo germano, dispuestos a asestar el golpe mortal, los quebrantos irrecuperables empezaron mucho antes. Y las fuerzas de Eisenhower no habrían llegado hasta las puertas de Alemania sin el poder aéreo.

ESTA NO ES LA IMPRESIÓN QUE TIENE LA MAYORÍA DE LA GENTE DEL RESULTADO de la campaña aliada de bombardeo. La indignación moral suscitada por el bombardeo de terror (el historiador británico J. F. C. Fuller argumentó qué las «terribles masacres» de «Bombardero» Harris «habrían deshonrado a Atila el huno»),[71] así como el enorme coste de las operaciones de bombarderos –un dinero, apuntan los críticos, que podría haber tenido un uso más productivo en otras facetas del esfuerzo bélico aliado–, han llevado a algunas valoraciones del bombardeo estratégico a minusvalorar su impacto sobre el esfuerzo bélico germano. Destacados periodistas e historiadores han sostenido que el bombardeo estratégico no logró limitar la producción de Alemania y que el bombardeo de ciudades solo consiguió reforzar la voluntad de resistencia del pueblo germano. En apoyo de sus conclusiones, estos críticos citan los resultados del Estudio del Bombardeo Estratégico de Estados Unidos.

Cuestionar las constataciones de la Fuerza Aérea acerca del bombardeo estratégico es una cosa y otra bien distinta atribuir al Estudio del Bombardeo algo que es indudable que no dice. Por qué las conclusiones del Estudio han sido malinterpretadas de un modo tan generalizado es uno de los enigmas de las investigaciones militares modernas. John Kenneth Galbraith es uno de los principales contribuyentes a esta confusión. En sus escritos de la época de la Guerra de Vietnam, sostuvo que la guerra aérea contra Alemania fue un fracaso «estrepitoso».[72] Esto lleva al lector desprevenido a dar por hecho que llegó a esa conclusión en 1945. En su comprensible oposición al primer bombardeo a gran escala contra Vietnam del Norte ordenado por el presidente Lyndon Johnson, la

Operación Rolling Thunder [trueno rodante], Galbraith insistió en que el bombardeo estratégico nunca había funcionado, ni en Vietnam, ni en Corea, ni siquiera en la Segunda Guerra Mundial. El biógrafo de Galbraith, Richard Parker, insiste en este punto de una forma aún más insistente que su personaje. El Estudio del Bombardeo Estratégico de Estados Unidos concluyó que el bombardeo estratégico «de hecho, no ha logrado destruir –o ni siquiera causar dificultades de importancia– a las capacidades de producción bélica de los alemanes […] Incluso los ataques específicos contra las instalaciones petrolíferas y ferroviarias posteriores al Día D apenas lograron ralentizar al Ejército y a la Fuerza Aérea de Alemania, sin conseguir paralizarlos».[73]

Esto es una interpretación errónea, tanto de las conclusiones de Galbraith como de las del resumen del Estudio. La historia real es diferente, compleja y fascinante desde un punto de vista intelectual.

El día después de la rendición alemana, dos miembros del equipo de vanguardia de Galbraith, el teniente George Sklarz y el sargento técnico Harold Fassberg, hallaron a Speer casi por casualidad en un edificio de oficinas de Flensburgo,[74] la localidad balnearia en la frontera danesa donde el *Großadmiral* Karl Dönitz, a quien Hitler había ungido su sucesor, había establecido su gobierno provisional. En aquel momento, esa era la única parte de Alemania que no había sido ocupada por los aliados. Speer residía en un castillo del siglo XVI rodeado de un foso grande como un lago y protegido por efectivos de las SS. Galbraith voló a Flensburgo con George Ball, Paul Nitze, Burton Klein y un cortejo de intérpretes. El grupo fue conducido al retiro de Speer, donde les recibió, alto, estirado y vestido con un uniforme pardo de corte impecable, el refinado ministro nazi.

Speer era la persona a la que Galbraith y Ball tenían más interés en ver, el «hombre del milagro»[75] que poseía información inigualable del funcionamiento interno de la economía militar que dirigió, con poderes casi dictatoriales, en los años finales de la contienda. Conocerlo, dijo George Ball, fue como «topar con la página de respuestas después de pasar meses resolviendo un crucigrama».[76] Speer, consciente de que el partido había terminado, aceptó someterse a siete días de entrevistas exhaustivas; nuestra «escuela de bombardeo»,[77] como llamó el *Reichsminister* a tales sesiones maratonianas.

Antes de que las tropas británicas lo arrestaran, siete días más tarde, Speer mostró una agradable predisposición a dar información. El segundo día que los estadounidenses se reunieron con él en Flensburgo vestía un traje formal sencillo, que le daba aspecto de joven profesor universitario;[78] y, al igual que la mayoría de los profesores, le encantaba ser el centro de atención. «Con su encanto y su sinceridad, en apariencia espontánea, despertó en nosotros una simpatía de la cual todos nos avergonzábamos en secreto –admitió Ball–. Entonces, ¿qué sabía

del Holocausto?».[79] Quizá temerosos de que esto pudiera romper su actitud afable y relajada, nadie se atrevió a preguntar.

Sentado en un pequeño sofá con las manos entrelazadas sobre las rodillas, balanceándose ligeramente mientras hablaba, Speer narró la asombrosa historia de cómo logró convertir una economía bélica ineficiente y derrochadora en una máquina productiva enfocada. Con fragmentos de esas entrevistas y de las tablas estadísticas de Wagenführ, Galbraith y sus «guerreros económicos» elaboraron una fascinante teoría acerca del rendimiento de la economía germana, que llegó hasta las páginas de otros estudios del bombardeo estratégico estadounidenses y de Gran Bretaña y conformó los trabajos de posguerra de destacados historiadores y economistas, entre ellos Burton Klein, futuro doctorando de Galbraith en Harvard y autor de la obra pionera *Germany's Economic Preparations for War*.[80]

Se trata de la teoría de la Economía *Blitzkrieg*,[81] que busca disipar uno de los mitos más populares en torno a los nazis: que desde los primeros meses de la contienda estos movilizaron de forma implacable los recursos del Estado alemán para la guerra total. La gestión bélica alemana «fue durante largo tiempo inconsistente e incompetente»,[82] explicó Speer al equipo de Galbraith. Al principio, la Alemania nazi solo se movilizó para sostener una serie de victorias «fáciles y baratas»[83] sobre sus vecinos europeos. Eran las guerras *Blitzkrieg*, como las llamaron los futuros partidarios de esta teoría, contiendas ganadas por medio de asaltos relámpago por tierra y aire. Las sostenía la Economía *Blitzkrieg*, un sistema de producción que solo se movilizaba a corto plazo. Se trataba de una economía de armas y mantequilla que no obligaba a la población civil a asumir grandes sacrificios, pues Hitler temía que un programa de radical austeridad desencadenara un descontento social que socavaría el esfuerzo bélico, tal y como había ocurrido en Alemania durante la Primera Guerra Mundial. Una vez Alemania derrotó a Francia con más rapidez de la prevista por Hitler, la producción de armamentos fue «reducida de forma intencionada»,[84] argumentó Galbraith después de examinar las cifras económicas de Rolf Wagenführ. Incluso en vísperas de la invasión de la Unión Soviética, «no se hizo ningún preparativo para obtener un incremento genuino a larga escala de la producción armamentística».[85] Hitler estaba convencido de que la resistencia de la Unión Soviética se vendría abajo en cuestión de meses. Por tanto, los obreros fabriles de Alemania siguieron trabajando un solo turno y no se incorporó a la mujer a la mano de obra industrial.

La incapacidad de Alemania de prepararse para una guerra prolongada se volvió al fin en su contra una vez la Wehrmacht fue detenida frente a Moscú en el invierno de 1941-1942, desprovista de ropa y equipo para la brutal campaña invernal. Ese mes de febrero, Speer, tras ser nombrado ministro de Armamentos y Municiones, inauguró un programa de movilización total.

Después de conversar con Speer, Galbraith se convenció de que la

incapacidad de la Fuerza Aérea estadounidense de comprender el verdadero carácter de la economía bélica nazi fue «uno de los mayores, quizá el mayor, error de cálculo de la guerra».[86] Esto provocó dos años de bombardeos de espantosa ineficiencia, que culminó en las grandes incursiones de 1943 contra las factorías de rodamientos de Schweinfurt, operaciones que Galbraith consideró «las más desastrosas [...] de la historia de la guerra aérea».[87] Cuando la 8.ª Fuerza Aérea llegó a Inglaterra, los comandantes de bombarderos daban por hecho que estaban golpeando una economía movilizada por completo, un sistema industrial que era «una piel de tambor bien estirada»,[88] desprovisto de «margen», sin reservas de fábricas, mano de obra y materiales que llevar desde la economía de paz a la de la guerra para reemplazar lo perdido en los bombardeos. Todo lo contrario: la economía dirigida por Hermann Göring era tan «gorda e incompetente»[89] como su líder, informó Speer a Galbraith y a otros interrogadores estadounidenses. Göring y otros jerarcas nazis vivían en un «lujo asombroso»[90] y practicaban «una corrupción ilimitada».[91] (El que Speer afirmara tal cosa desde el salón de una suntuosa villa junto al mar que se había apropiado para su uso y disfrute es una ironía que Galbraith optó por ignorar en el extracto publicado del interrogatorio).

Cuando les concedieron a Speer y a sus tecnócratas control casi completo en cuanto a la dirección de la economía bélica, un año después de que asumiera el Ministerio de Armamentos, estos redujeron la influencia de militares y del partido en la toma de decisiones e iniciaron el paso de la manufactura artesanal a la producción en masa en industrias clave, mediante la aplicación de los principios de Henry Ford de estandarización y simplificación de procedimientos fabriles. En el momento en que los estadounidenses empezaron a bombardear las plantas aeronáuticas y de municiones, Speer descentralizó el control de la fabricación y trasladó bajo tierra buena parte del sistema productivo. Por espacio de casi dos años, esta economía todavía por movilizar resistió a un golpe demoledor desde el aire.[92] Con margen de sobra, Speer pudo trasladar las empresas de rodamientos de bolas a otros lugares y trasladar a las plantas de producción bélica a trabajadores de los sectores de bienes de consumo –dependientes, vendedores y camareros–, a los cuales las incursiones revientaciudades de «Bombardero» Harris habían dejado sin trabajo. Estas medidas permitieron a Speer incrementar la producción de carros y aviones hasta finales del verano de 1944.[93] Según las estadísticas de Wagenführ, la producción de municiones en ese momento era tres veces superior a las cifras anteriores al comienzo de los bombardeos intensos.

Es una teoría atractiva: la historia de cómo un incorruptible genio de la producción, casi por sí solo, frustró y derrotó durante más de dos años los esfuerzos combinados de los dos contingentes de bombardeo más grandes que existían. No obstante, en épocas recientes, los cimientos de la teoría *Blitzkrieg* se

han sacudido. Los investigadores modernos, entre los que destacan los historiadores militares Richard Overy y Williamson Murray, y el historiador económico Werner Abelshauser, ven una sola Alemania en guerra, no dos: ven una nación que empezó a prepararse a mediados de la década de 1930 para una guerra global de conquista racial y que «siguió una senda de movilización de creciente intensidad»[94] hasta la década de 1940. En fecha tan temprana como 1939 hubo importantes recortes de la producción de bienes de consumo y un constante incremento del gasto militar, que aumentó casi un 400 por ciento poco antes del ascenso de Speer.[95] En ese momento, la mayoría de las industrias de bienes de consumo estaba obligada a dedicar más de la mitad de su producción a las fuerzas armadas y Alemania movilizó un porcentaje de mano de obra femenina muy superior al de Gran Bretaña.

Aunque tenía intención de hacerlo, Alemania no pudo rearmarse en profundidad a finales de los años treinta y principios de los cuarenta del siglo XX porque, argumenta Williamson Murray, estaba falta de casi todas las materias primas estratégicas necesarias para la guerra, con la salvedad del carbón.[96] Además de petróleo, tenía que importar mineral de hierro, cobre, plomo, zinc, bauxita y los metales no ferrosos necesarios para la elaboración de acero de calidad superior: níquel, manganeso, tungsteno, vanadio y molibdeno. Además, Alemania tenía escasez de mano de obra, tanto cualificada como no cualificada.

Otro de los problemas de Hitler, señala Overy, era que sus preparativos económicos para la guerra no seguían el ritmo de las realidades diplomáticas.[97] La invasión de Polonia provocó la guerra continental a gran escala que Hitler no tenía previsto emprender hasta mediados de la década de 1940, después de consolidar el poder de Alemania en Centroeuropa. Cuando la guerra total llegó sin esperarlo, la economía carecía de una administración sólida y de guía estratégica. Se dirigía, como explicó Speer con acierto, de forma incompetente. Sin embargo, el milagro productivo de Speer no se logró convirtiendo la Economía *Blitzkrieg* en la economía de la guerra total. En realidad, Speer se limitó a emplear de forma más eficiente, y con menos interferencias de los militares, unos recursos que ya habían sido empeñados en la guerra total. Él y sus equipos de industriales e ingenieros llevaron al máximo rendimiento a una economía bélica que ya había empezado a racionalizar en 1941 su predecesor en el puesto de señor de las municiones, Fritz Todt, muerto en un accidente de aviación en febrero de 1942. Gracias a las enormes conquistas europeas de Hitler, Speer tenía a su disposición casi todo el continente para compensar sus carencias de mano de obra y materias primas: petróleo de Ploieşti, carbón de Silesia, cobre, plomo, zinc y bauxita de los Balcanes e hierro de Suecia, un complaciente neutral. El imperio económico de Speer disponía de fábricas de aviación, municiones y electrónica en los Países Bajos, Francia y Checoslovaquia. Estos y otros países suministraban a Alemania mano de obra esclava, prisioneros de

guerra y trabajadores contratados: en total, casi ocho millones de obreros extranjeros, de los cuales cerca de tres millones eran de Polonia y la Unión Soviética. La tremenda expansión productiva que logró Speer entre 1942 y 1944 «no dependió, en grado alguno, del supuesto margen de la economía de preguerra –señaló Murray en su influyente obra *The Change in the European Balance of Power, 1938-39*–. Por el contrario, sucedió porque los alemanes pudieron explotar de forma implacable los recursos de los países ocupados y neutrales en su esfera de control».[98]

En 1945, Speer reconoció esto a sus interrogadores aliados, un testimonio en directa contradicción con el doctor Wagenführ, un experto en estadísticas que ignoraba el proceso de decisiones militares y económicas.[99] Como señaló el historiador Sebastian Cox, fue «mucho más tarde, en el momento en que preparaba sus memorias, cuando Speer pasó a aceptar buena parte de las tesis de Wagenführ, es probable que porque hacía que sus logros como ministro de Armamentos del Reich parecieran mucho más sustanciales de lo que eran en realidad y porque le presentaba como un realista y un pragmático rodeado de personajes fantasiosos con escasa comprensión real de los problemas».[100]

¿Qué significación tiene esta nueva interpretación de la economía bélica germana a la hora de comprender la guerra de bombarderos? Si la movilización ya estaba a pleno rendimiento en 1942, en ese caso Spaatz y Tedder tenían razón, al menos en parte. Aunque el tejido económico de Alemania no estaba tensado en 1944, había al menos dos áreas vitales donde sí lo estaban: petróleo y transporte.[101] Eso los convirtió en blancos perfectos cuando al fin empezaron a golpearlos, pues Alemania carecía de reservas de combustible o material rodante para compensar lo que habían perdido en los bombardeos.

En su informe para el Estudio del Bombardeo, Galbraith escribe que, con anterioridad al verano de 1944, el bombardeo aliado «no ejerció efectos apreciables sobre la producción alemana de municiones o sobre el producto nacional en general».[102] Aunque esto parece apoyar la idea de que el bombardeo estratégico fracasó, Galbraith argumenta a continuación que las campañas del petróleo y el transporte se combinaron para asestar un daño irreparable a la economía, que redujo de forma espectacular la producción de acero, petróleo y aeroplanos. Llega incluso a admitir que el bombardeo *previo* al verano de 1944 puso un techo a la producción de aviones de combate de Alemania, pues era posible «que dicha producción hubiera sido un 15-20 por ciento superior en ausencia de bombardeos».[103]

Unas pruebas a las que el equipo de economistas de Galbraith no tenía acceso muestran que este techo era bastante más bajo. En enero de 1945, los funcionarios alemanes del Ministerio de Armamentos de Speer calcularon lo que podrían haber producido el año anterior sin bombardeos aliados. Concluyeron que la industria germana había fabricado un 36 por ciento menos de carros de

combate, un 31 por ciento menos de aviones militares y un 42 por ciento menos de camiones.[104] Estas ganancias no consolidadas contribuyeron a impedir que la Alemania en guerra se convirtiera en una superpotencia económica. En Flensburgo, Albert Speer argumentó que la Segunda Guerra Mundial fue, de modo predominante, una «guerra económica»,[105] una contienda entre sistemas de producción rivales y que «se decidió por medio de ataques desde el aire» a partir de las incursiones de Spaatz contra el petróleo de mayo de 1944. «Las pérdidas infligidas por las flotas aéreas estadounidenses y británicas –afirmó Speer– constituyeron para Alemania la mayor batalla perdida de la guerra»[106] y fueron los estadounidenses, insistió, quienes asestaron los golpes más demoledores.

Existen buenas razones para cuestionar el testimonio de Speer a los interrogadores de la Fuerza Aérea estadounidense. Consciente de que pronto sería juzgado por crímenes de guerra, no cabe duda de que se sintió tentado de relatarles lo que querían oír: que el bombardeo económico estadounidense fue más efectivo que el ataque de área británico. Sin embargo, Speer les dijo a los interrogadores británicos exactamente lo mismo. «Los ataques estadounidenses, que seguían un sistema definido de golpes a blancos industriales, eran, con diferencia, los más peligrosos. Fueron estos asaltos los que provocaron el derrumbe de la industria de armamentos de Alemania».[107] En palabras del *Generalfeldmarschall* Erhard Milch, ministro adjunto de Armamentos de Speer: «Los británicos nos causaron pérdidas terribles y sangrientas, pero los estadounidenses nos apuñalaron en el corazón».[108]

LOS DEBATES HISTÓRICOS EN TORNO AL IMPACTO ECONÓMICO DEL BOMBARDEO tienden a ignorar una de las aportaciones señeras del bombardeo a la victoria: su impacto en la guerra terrestre. Tanto los críticos como los defensores de la campaña de bombardeo anglo-estadounidense suelen caer en el error del pensamiento segmentado, que considera las contribuciones de la unidades terrestres y aéreas en «mutuo aislamiento».[109] No fue así como se libró la guerra en Europa. Como el tridente, el arma de Poseidón, las tres aceradas puntas del poder bélico aliado –los ejércitos de tierra, mar y aire– operaban a la vez, al igual que las fuerzas aéreas tácticas y estratégicas, cuando estuvieron controladas por Eisenhower. Los ejércitos de la democracia que marcharon hasta el Elba no podrían haber desembarcado en el norte de Francia sin el dominio de los accesos aéreos y marítimos a la Fortaleza Europa de Hitler. Esta supremacía oceánica y aérea se logró gracias a la derrota de la caza de Göring y de los submarinos de Dönitz.[110]** Pese a que los *fighter boys* de Estados Unidos infligieron la mayor parte del daño en las victorias del aire que hicieron posible el Día D, la Luftwaffe no habría salido a pelear de no haber estado allí los bombarderos para atacar objetivos que los alemanes tenían que defender y encajar pérdidas suficientes.[111]

Asimismo, la rotura del frente de Normandía habría sido casi imposible sin el

apoyo aéreo táctico y los ataques de cazas y bombarderos contra la red de transporte de Francia, una serie de incursiones continuadas y devastadoras que aislaron el campo de batalla e impidieron al enemigo aportar una cantidad decisiva de refuerzos.

Los asaltos contra la red de transporte germana empezaron demasiado tarde para impedir a la Wehrmacht ejecutar una tenaz acción defensiva en el Frente Occidental a finales de 1944 y una violenta contraofensiva en las Ardenas. Sin embargo, hacia principios del invierno de 1945, los bombardeos aliados lograron destruir las redes de transporte ferroviario y fluvial de Alemania y causaron graves pérdidas productivas en la industria de armamentos, privada de carbón. Incluso las armas y municiones que se producían en un número muy reducido no podían llegar hasta las tropas. Esto impidió a la Wehrmacht organizar, por orden de Hitler, una última y fanática defensa de las fronteras germanas, un *Götterdämmerung**** que habría alargado la contienda a cambio de un coste espantoso en vidas.[112]

Incluso Galbraith admitió esto en una sección nada citada de su informe para el Estudio de Bombardeo Estratégico. Si Alemania hubiera logrado extender la contienda hasta finales de la primavera y los comienzos del verano de 1945, el doble asalto de los bombarderos contra el transporte y el petróleo habría causado una «completa paralización»[113] de la producción de armamentos, escribió, «[y] los ejércitos alemanes, privados por completo de munición y capacidad de movimiento, casi con toda certeza habrían cesado el combate».

Los comandantes del bombardeo estratégico estadounidense no eran partidarios entusiastas de la cooperación entre armas. Fue la incesante presión del almirante Ernest King lo que llevó al despliegue efectivo de los B-24 Liberator contra los sumergibles alemanes y fue la autoridad suprema de Eisenhower la que obligó a Carl Spaatz a «desviar» bombarderos a operaciones tácticas que ayudaron a revertir el curso de la guerra en Europa. En la guerra real, al contrario que en los conflictos de papel librados en las aulas de Maxwell Field en la década de 1930, la idea de que el poder aéreo podía, por sí solo, derrotar a una nación industrializada y militarizada murió con la misma rapidez que el concepto del bombardero autónomo.

EL BALANCE DE LA 8.ª FUERZA AÉREA DURANTE LA SEGUNDA GUERRA Mundial es desigual. Al inicio de la contienda, la planificación de blancos fue pésima. Bombardeó refugios de *U-boote* que eran indestructibles y fábricas de rodamientos cuyas fresadoras eran incapaces de destruir sus inadecuadas bombas de 225 kilogramos. Las incursiones de penetración profunda contra el complejo de producción de rodamientos de Schweinfurt no deberían haberse emprendido hasta disponer de un contingente de bombarderos más grande y protegido por cazas de largo radio de acción. Al calcular mal la capacidad de resistir de la

Luftwaffe, la mal llamada Fortaleza, los planificadores estadounidenses sacrificaron sin necesidad la vida de jóvenes que no eran del todo conscientes del carácter desesperado de sus misiones.

Por medio de una política de ensayo y error, la 8.ª Fuerza Aérea logró por fin dar con el blanco adecuado, si bien ignoró uno de extrema importancia: la red eléctrica germana. El desmantelamiento de la red de distribución eléctrica del enemigo, muy vulnerable, habría socavado su industria petrolífera, que dependía, en gran medida, de la energía eléctrica. Los planificadores de preguerra, liderados por Haywood Hansell, consideraron la destrucción de la red eléctrica alemana el principal blanco de la ofensiva de bombardeo estratégico,[114] pero Spaatz no lo atacó por el mismo motivo por el que dudó en asaltar la red de trenes de Alemania: el sistema parecía demasiado grande y extenso para dejarlo fuera de servicio de forma efectiva. Así y todo, a principios de 1944, la red eléctrica germana estaba tan sobrecargada como la ferroviaria, «tensa y vulnerable»[115] y «expuesta al ataque», según el estudio de posguerra del general Hansell. De haber golpeado ese año las principales centrales eléctricas, «toda evidencia indica que la destrucción […] habría tenido un efecto catastrófico sobre la producción bélica de Alemania»,[116] concluyó el Estudio del Bombardeo Estratégico de Estados Unidos.

La campaña aliada de bombardeo de la Segunda Guerra Mundial ha sido sometida a un escrutinio más detallado que ninguna otra operación militar de la historia. Aun así, casi ninguno de sus críticos señala una de sus carencias más peligrosas: no se sometieron a las operaciones aéreas –qué bombardear, cómo hacerlo y cuándo– a un estricto control civil. Los aliados disponían de comandantes aéreos de excepcional capacidad, aunque se le dio demasiada manga ancha.[117]

A pesar de todo, estos jefes aéreos y sus valerosas dotaciones libraron una decidida campaña –la batalla continuada más prolongada de la contienda– tan crucial como la batalla del Atlántico para la victoria en Europa. Tras años de frustraciones y pérdidas terribles, la Ofensiva Combinada de Bombarderos logró al fin en el invierno y la primavera de 1944 empezar a asestar golpes letales a la maquinaria bélica germana. Desde ese momento, su importancia estratégica solo fue superada por la victoria del Ejército Rojo contra la Wehrmacht y el gran desembarco occidental de 1944, una operación que no podría haber salido adelante sin la superioridad aérea aliada. Al igual que los autores del Estudio del Bombardeo Estratégico de Estados Unidos, el historiador alemán de la guerra aérea más distinguido, Horst Boog, argumentó que la ofensiva aérea anglo-estadounidense fue «decisiva en la guerra […] A partir de los comienzos del verano de 1944 facilitó un desembarco letal para la maquinaria de guerra alemana, sin el cual la contienda se habría prolongado en un horror sin fin por un periodo impredecible, al menos hasta el uso de la primera bomba atómica».[118]

El frente interior

A partir del momento en que las fuerzas aéreas anglo-estadounidenses alcanzaron el pleno de efectivos –un total de 28 000 aparatos de combate–, se convirtieron en la terrible y rápida espada**** de la democracia.[119]***** Congregadas en inmensas formaciones sobre el mar del Norte y los Alpes meridionales, estas armadas aéreas descargaron más de dos millones de toneladas de bombas sobre el Reich.[120] El coste en vidas perdidas fue aterrador. La 8.ª Fuerza Aérea, la mayor formación aérea de ataque de toda la contienda, sufrió entre 26 000 y 28 000 bajas mortales, alrededor de la décima parte de los muertos estadounidenses de la Segunda Guerra Mundial. La cifra más baja representaría el 12,3 por ciento de los 210 000 tripulantes de la 8.ª Fuerza Aérea que volaron misiones de combate. De todas las secciones de las fuerzas armadas estadounidenses, tan solo las dotaciones de los submarinos del Pacífico experimentaron un porcentaje de bajas superior: casi el 23 por ciento. A esta cifra se suman los 28 000 tripulantes de la 8.ª que fueron abatidos en los cielos y se convirtieron en prisioneros de guerra. Si se añaden a estos, y a los cerca de 18 000 hombres heridos, el número de los perdidos en operaciones, sin contar un sinnúmero de bajas psicológicas, es de no menos de 72 000, más del 34 por ciento de los que entraron en combate. Es el porcentaje de bajas más elevado de las fuerzas armadas de Estados Unidos en toda la Segunda Guerra Mundial.

Durante la mayor parte de la contienda, tanto el Mando de Bombarderos como la 8.ª Fuerza Aérea encajaron un porcentaje de bajas superior al 50 por ciento de las dotaciones. En la 8.ª, los pioneros de 1942-1943 pagaron el coste más elevado. Solo uno de cada cinco de esos aviadores completó sus turnos de servicio. De los 110 000 tripulantes del Mando de Bombarderos, perecieron 56 000, un porcentaje de pérdidas del 51 por ciento, el más alto de todas las fuerzas armadas de la Commonwealth durante toda la contienda.[121]

Los alemanes también acumularon pérdidas abrumadoras. En el transcurso de la guerra, perdieron en acción unos 70 000 aviadores y 25 000 resultaron heridos. Los porcentajes de bajas de la Luftwaffe solo eran superados por los de las dotaciones submarinas y, según ciertos cálculos, fueron más elevados.

Las mayores pérdidas tuvieron lugar en tierra. Cinco años de bombardeos infligieron enormes daños a más de 61 ciudades germanas de una población superior a los 100 000 habitantes. En la mayor parte de estos lugares, la mitad o más de sus áreas edificadas dejó de existir, ya fuera quemadas o voladas: 330 kilómetros cuadrados de espacios urbanos densamente poblados.[122] Muchas de estas urbes habían quedado reducidas a «anillos suburbanos que rodeaban núcleos destruidos».[123]

Un total de 25 millones de alemanes, casi un tercio de la población del país durante la guerra y casi la mitad de su fuerza de trabajo industrial, soportó fuertes

bombardeos.[124] Entre 500 000 y 600 000 no combatientes con residencia en el Reich, por propia voluntad o forzados, perecieron bajo las bombas. Esto es, más o menos, el doble de las bajas de combate acumuladas por las unidades estadounidenses en combate en Europa y en el Pacífico. (De los 405 399 miembros de las fuerzas armadas que murieron en la guerra, 291 557 cayeron en operaciones de combate). No menos de 800 000 no combatientes sufrieron heridas de gravedad. La inmensa mayoría de los muertos y mutilados fueron mujeres, ancianos y niños menores de 5 años; la mayoría de niños y niñas por encima de esa edad había sido evacuada al campo. La mayor parte de estas víctimas formaba parte del 96 por ciento de habitantes urbanos de Alemania que no pudo hallar espacio en el limitado número de búnkeres gubernamentales, semejantes a fortalezas.

No menos de 3 millones de casas quedaron destruidas –el 20 por ciento del parque de viviendas del país– y otros 3 millones, aproximadamente, quedaron dañadas de gravedad.[125] Según algunas estimaciones, 20 millones de personas, 500 000 de ellas solo en Hamburgo, se quedaron sin casa. Berlín, víctima de 310 incursiones, quedó destruida en un 70 por ciento. El sufrimiento de Colonia fue mayor en proporción: padeció la destrucción del 80 por ciento.

Resulta casi imposible plantear que una destrucción y mortandad a esa escala reforzara la moral, que puede definirse, de forma aproximada, como el apoyo de la población al esfuerzo bélico y su confianza en la victoria, factores exhibidos de acuerdo con elementos como asistencia al trabajo, cumplimiento de las restricciones de guerra y fe en los líderes bélicos.[126] En los interrogatorios posteriores a la guerra, los dirigentes del Gobierno y de las fuerzas armadas germanas insistieron en que el espíritu del pueblo alemán se mantuvo inquebrantable durante toda la guerra. «[Ustedes] subestimaron […] la capacidad de resistencia del pueblo alemán –dijo Albert Speer a los interrogadores de la RAF–. Otros pueblos, quizá los italianos, se habrían derrumbado sin duda bajo una sucesión de ataques nocturnos similares y habrían sido incapaces de continuar la producción bélica […]»,[127] pero no el pueblo teutón, de férrea voluntad, insistió Speer.

«Incluso después de los ataques más feroces era habitual que más del 90 por ciento de los trabajadores acudieran al día siguiente a limpiar los escombros y continuar con la producción siempre que fuera posible –explicó a la inteligencia aliada Robert Ley, jefe del frente de trabajo de la Alemania nazi–. Algo que –remarcó– se hizo por medio de llamamientos voluntarios a los obreros, no de órdenes».[128]

Más de medio siglo después de la guerra, Freeman Dyson, antiguo asesor del Mando de Bombarderos, seguía convencido de que «existen pruebas abrumadoras de que el bombardeo de ciudades reforzó, no debilitó, la voluntad alemana de luchar hasta el fin. La noción de que el bombardeo causaría la desintegración de

la moral civil se reveló una fantasía».[129]

El Estudio del Bombardeo Estratégico de Estados Unidos, la investigación más exhaustiva de la moral de guerra de Alemania, llegó a una conclusión en todo punto diferente, la cual han reforzado los recientes exámenes de los archivos alemanes. «El bombardeo minó severamente el ánimo de los civiles alemanes –sostiene la División de Moral en su informe final–. Sus efectos psicológicos fueron derrotismo, miedo, indefensión, fatalismo y apatía. El cansancio de la guerra, la predisposición a rendirse, la pérdida de fe en la victoria de Alemania, la desconfianza en los líderes, los sentimientos de desunión y el miedo desmoralizante fueron mucho más comunes entre la población bombardeada que entre la que no lo fue».[130] La afirmación de que el bombardeo reforzó la moral «es un invento de la propaganda nazi adoptado de forma acrítica por los investigadores posteriores»,[131] defendió el historiador Neil Gregor.

Sin embargo, aunque es cierto que la moral germana se desmoronó, los defensores del bombardeo moral juzgaron muy mal la naturaleza y el impacto político de dicho derrumbe. Esto hace muy cuestionable su decisión de llevar a cabo bombardeos de terror.

LA MORAL CIVIL GERMANA EXPERIMENTÓ PROFUNDAS FLUCTUACIONES EN los primeros años de la contienda: subió cuando los ejércitos de la nación avanzaban triunfales y el frente interior era relativamente seguro y se desplomó con reveses impactantes como el bombardeo incendiario de Hamburgo y la derrota de Stalingrado. Una vez empezaron los bombardeos urbanos masivos, en 1943, y estos se aceleraron después del Día D, el ánimo se vino abajo de forma constante, con curvas estadísticas que coincidían, más o menos, con las de bombas descargadas. Sabemos esto porque los historiadores han hallado reportes de «estado de ánimo» redactados por funcionarios locales del *Sicherheitsdienst* (Servicio de Seguridad del Partido Nazi, SD). Estos informes de inteligencia acerca de la opinión popular presentan una imagen de la moral de las ciudades bombardeadas como Núremberg y Schweinfurt diferente a los informes nacionales presentados por los altos mandos del SD. Estos últimos insisten en una de las constantes de la maquinaria propagandística goebbeliana: la idea del *Schicksalsgemeinschaft*, o unión de destino. Se trata de un espíritu de grupo que, en teoría, une a la población del frente interior con los soldados del campo de batalla en una patriótica causa común: el apoyo incuestionable y eterno al régimen. El *Reichsführer* de las SS, Heinrich Himmler, explicó esta idea de unión de destino en fecha tan temprana como 1937: «En la próxima guerra, no solo combatiremos en tierra, mar y aire. Existirá un cuarto teatro de operaciones: el frente interior. Ese decidirá la continuación de la existencia o la muerte irrevocable de la nación alemana».[132]

Al inicio de la guerra, el partido logró sostener el ánimo local tras las

incursiones de bombardeo, aunque no con mera retórica patriótica, sino con asistencia generosa y personalizada a la población afectada. «Las organizaciones de control de daños obraron maravillas –recordó Christina Knauth, una joven estadounidense internada junto con su madre y dos hermanas en la ciudad de Leipzig, muy castigada–. Todo estaba en manos del Partido y el trabajo de estas organizaciones le dio un gran prestigio [...] la gente era atendida [...] de inmediato, aunque solo fuera con tiendas y cocinas de campaña».[133]

En Leipzig y en otras ciudades germanas, el partido trabajó en estrecha colaboración con grupos de apoyo locales con el fin de proporcionar a las víctimas de los bombardeos refugio temporal, alimento en cocinas comunitarias, atención médica y cartillas de racionamiento para adquirir ropa y pagar gastos urgentes de alojamiento. El partido, además, asumía todas las facturas hospitalarias y gastos funerarios. En menos de un mes, lo habitual era que una familia que hubiera perdido su hogar tuviera un alojamiento permanente en otro barrio de la ciudad, donde iban a visitarlos funcionarios del partido, que les ayudaban a rellenar la solicitud de compensación por daños. En su momento de mayor necesidad, el partido estaba allí a su servicio y les prestaba un apoyo constante. «Este desastre, que golpea por igual a nazis y antinazis, está uniendo al pueblo –escribió Ursula von Kardorff, que detestaba a Hitler, en relación con el bombardeo previo al Día D–. Después de cada incursión, se distribuyen productos especiales: cigarrillos, café, carne. Como dijo el Gran Inquisidor de Dostoyevski, "¡Dales de comer, y pregúntales entonces por sus virtudes!".****** Si los británicos creen que van a minar nuestra moral, están muy equivocados».[134]

Los vecinos también se ayudaban entre ellos. En Leipzig, los primeros ataques aéreos cambiaron el carácter «moral» de la ciudad, observó una de las hermanas Knauth: «Lo más inmediato fue que todo el mundo se volvió hablador, amistoso y sociable. Los habitantes de la ciudad nunca habían sido así, pero ahora lo eran [...] todo el mundo ayudaba a todo el mundo; por supuesto, tenían que hacerlo, pero, en cierto modo, parecían querer hacerlo [...] para estar cerca de sus vecinos, que tuvieran compañía y no se sintieran solos. Así es como se vuelve la gente cuando está al borde de la tumba, pero aún sigue viva».[135]

Esto sucedió en febrero de 1944. La intensificación de los bombardeos conllevó profundos cambios, aunque la familia Knauth no estaba allí para experimentarlos. Las autoridades alemanas la dejó ir y regresó a Estados Unidos. A partir del verano de 1944, momento en que el bombardeo se convirtió en la experiencia común de la población de las urbes germanas, las organizaciones de ayuda del partido quedaron desbordadas por la magnitud de la devastación y la propaganda partidista empezó a caer en oídos sordos. Las personas comenzaron a oponer resistencia a la evacuación, pues no querían disgregar a la familia; y los evacuados a otras regiones recibían una fría recepción en zonas de cultura y religión diferente. «El antiguo rechazo entre prusianos y bávaros empeoró con la

evacuación de berlineses a Múnich»,[136] contó una de las hermanas Knauth. Según el informe de un funcionario gubernamental, un número creciente de evacuados decidió que el peligro diario al que se enfrentaban en su ciudad de origen era más soportable que «el "infierno" en la casa de sus anfitriones».[137] Miles desafiaron una orden directa del Führer y regresaron a su hogar. Con la Luftwaffe brillando por su ausencia en los cielos y los ejércitos aliados cada vez más cerca, solo los alemanes más irreductibles mantenían la fe en la victoria. Abundaban los signos de desmoralización, derrotismo y desintegración de la sociedad. Había una fea pugna por el espacio en los refugios públicos; y esos mismos refugios, donde la gente «se apretujaba más que las bestias encerradas en los establos»,[138] se convirtieron en criaderos de desafección y cotilleos antipatrióticos, en gran parte dirigidos contra los funcionarios locales del partido, que disponían de búnkeres privados.

Cuando cesaba el aullido de las sirenas de alarma antiaérea, la población salía del agujero y se envolvía el rostro con telas mojadas para poder respirar el aire abrasador y polvoriento y empezaba a buscar su casa. Sin calles o edificios con los que orientarse, algunas familias despistadas tenían que guiarse por el sol. En las zonas sometidas a intensos bombardeos, los montones de ruinas eran más altos que algunos edificios que aún seguían en pie y la gente carecía de agua, calefacción, electricidad, teléfono y transporte público, a menudo durante semanas. Los obreros cuya casa había sido bombardeada dejaban sus puestos de forma injustificada por largos periodos y la moral de los que se presentaban en las fábricas estaba «en su punto más bajo»,[139] según un informe de la Cámara de Comercio berlinesa del invierno de 1944-1945.

Ursula von Kardorff y sus amigos observaron que un número creciente de berlineses que sufrían bajo las bombas no se presentaba al trabajo con regularidad y que los que acudían a diario padecían un elevado nivel de ansiedad.[140] Las enfermedades contribuyeron a reducir el rendimiento laboral. En las ciudades desprovistas de electricidad o combustible suficiente hubo epidemias de enfermedades respiratorias; las mujeres afectadas por la tensión nerviosa dejaron de menstruar o, en su desesperación, ya no querían tener hijos; y los doctores reportaron un aumento del número de pacientes con trastornos coronarios. Los ataques cardíacos mortales recibieron un nuevo nombre: los llamaban «muertes de refugio».[141]

No obstante, fueron los verdaderos inocentes, no los soldados de la producción, los que sufrieron los padecimientos más terribles. Aterrorizados, niños y niñas gritaban sin control en los lóbregos sótanos y búnkeres y los que eran rescatados de entre las ruinas humeantes de su hogar quedaban conmocionados durante mucho tiempo y vivían pesadillas espantosas. Una mujer berlinesa contempló a una niña de pie sobre una montaña de ladrillos rotos. Recogía los cascotes de uno en uno, les quitaba el polvo y los lanzaba lejos. Toda

su familia estaba enterrada bajo aquellos ladrillos y había perdido la cabeza.[142]

El bombardeo causó profundas heridas psicológicas a personas de todas las edades. ¿Cómo podría haber sido de otro modo? Gente privada de sueño se apretujaba, un día tras otro, bajo tierra, preguntándose cuándo sería su turno de quedar despedazado e irreconocible y ser retirado por las autoridades, después de que le arrancaran las joyas con unas tenazas. Los equipos médicos del Estudio del Bombardeo Estratégico de Estados Unidos observaron que más de un tercio de las personas que experimentaba una gran incursión experimentaba «unos efectos psicológicos relativamente permanentes, es decir, que el terror trasciende el raid inmediato de tal modo que vuelve a aparecer con la siguiente alerta».[143]

En la actualidad denominamos a este fenómeno trastorno de estrés postraumático, una afección que también abundaba entre las tripulaciones que descargaban las bombas. Después de la guerra, Irving Janis, psicólogo de la Universidad de Yale, dirigió un estudio exhaustivo de los efectos psicológicos del bombardeo urbano y llegó a la misma conclusión que los doctores de la Fuerza Aérea que trataban a los *bomber boys* en las clínicas de Inglaterra: que las personas en el frente no se «adaptaban»[144] o se habituaban a vivir en situaciones de riesgo mortal. No existe el «acostumbrarse a ello».[145] La tensión y la ansiedad crónicas no hacen más que aumentar cada vez que se exponían a situaciones inductoras de ansiedad. Tanto los *bomber boys* como la gente a la que bombardeaban vivían en un temor constante al temible impacto directo. «Nunca me acostumbré a las incursiones y bombardeos –escribió un alemán a un trabajador estadounidense del Estudio del Bombardeo–. No creo que nadie pudiera hacerlo. Yo siempre tenía miedo, temblaba y estaba nervioso».[146] El 91 por ciento de los alemanes entrevistados por los investigadores del Estudio manifestó que, para ellos, los ataques aéreos fueron «lo más adverso»[147] de la guerra.

El bombardeo causaba confusión entre las víctimas. Al cabo de un tiempo, no sabían a quién echar la culpa. En el inicio de la guerra, lo habitual era fustigar a los británicos y clamar venganza. Sin embargo, una vez el bombardeo se aceleró y los bombarderos y cohetes de represalia no lograron someter a los ingleses a un sufrimiento equivalente, empezaron a censurar al Gobierno nazi. Hacia 1945, el partido y su líder supremo eran los blancos principales de la frustración pública. Un hombre de la ciudad arrasada de Düsseldorf tuvo las agallas de decir lo siguiente delante de un soldado de las SS: «Debemos agradecérselo al Führer».[148] A primeros de 1945, un número cada vez mayor de investigadores locales al servicio del SD reportó una negativa generalizada en las áreas sometidas a intensos bombardeos a hacer el saludo hitleriano y numerosas amas de casa consideraban las incursiones un castigo divino contra las atrocidades que se habían cometido contra los judíos. Una mujer afirmó en público, en tono profético, que esta guerra era «fácil»[149] para el Führer: «No tiene que cuidar de una familia. Si la guerra va a peor, ¡nos dejará a todos en la estacada y se meterá

una bala en la cabeza!».[150]

Los berlineses bromeaban con que los efectos explosivos de las bombas estadounidenses eran tan grandes que los retratos del Führer «salían volando por las ventanas».[151] En los carteles con el eslogan «¡El Führer siempre tiene razón!»[152] escribían peticiones de «Pongan fin a la guerra». La negativa de Hitler a visitar las ruinas, algo que tanta fama dio a Churchill, ponía en entredicho la credibilidad de los funcionarios nazis que trataban de confortar a las víctimas de los bombardeos diciéndoles que el Führer «se había interesado por teléfono por su situación».[153]

La aniquilación de Dresde fue uno de los golpes finales asestados a la moral nacional. Las personas que huían de la ciudad difundieron relatos de devastación y desesperanza y avivaron de ese modo los temores a que este fuera el destino que esperaba a todas las ciudades germanas. «Cuando esta catástrofe se supo en toda Alemania, la moral se desintegró por doquier»,[154] observó un oficial alemán.

Mucho antes de llegar a esto, los alemanes ya habían alcanzado el punto en que casi nada importaba. Traumatizados por el reiterado bombardeo, se resignaron a su suerte, que no era la muerte, sino la derrota y el sufrimiento constante. En Berlín, el fatalismo de la guerra se expresó en el siguiente comentario mordaz: «Disfrute de la guerra mientras pueda, porque la paz será terrible».[155] No era una conducta que fomentara la revuelta. La pasividad producía una ciudadanía urbana maleable, personas que, aunque habían perdido el fervor patriótico, seguían obedeciendo órdenes. «Muchos se sumieron en un fatalismo absoluto. Uno no puede cambiar lo que está ocurriendo, de modo que no tiene sentido preocuparse por ello. Lo dejan todo en manos de los mandatarios»,[156] comentó un funcionario del partido. Un sinnúmero de personas que se negaban a creer en la justicia de la guerra nazi seguía dando apoyo al régimen, temerosos de que «la derrota fuera desastrosa».[157]

Los funcionarios del partido empezaron a quejarse de que la gente estaba tan cabizbaja y apática que era casi imposible continuar la actividad política organizada; como era de esperar, la asistencia a las concentraciones partidistas declinó. A la población ya no le importaba la política: su inquietud predominante era «lo esencial: comida y techo».[158] Sin embargo, para los líderes del partido esto tuvo un efecto secundario beneficioso. Una ciudadanía desbordada por «problemas elementales de la existencia […] no tiene ni tiempo ni energía de preparar una revolución»,[159] podía leerse en un informe provincial del SD.

Ursula von Kardorff vio a sus amigos –gente brillante, comprometida, la mayoría opositores militantes del régimen– retirarse a su vida privada. «Todo el mundo está preocupado de sus propios asuntos. ¿Todavía se tiene en pie mi casa? ¿Dónde puedo conseguir unas tejas para el tejado o algo de cartón para las ventanas? ¿Dónde está el refugio más seguro?».[160] Aguantar era la inquietud predominante. «Nuestra vida en Berlín –escribió en su diario un ama de casa– se

ha visto reducida a una mera lucha animal por la existencia».[161] Las personas se saludaban por la calle con una nueva expresión: «BU», abreviatura de *Bleib übrig*. En el sentido literal de la palabra, «sé un superviviente».[162]

Algunas personas no podían soportar el dolor con estoicismo. Ajadas y descuidadas, permanecían absortas en su casa destrozada, llorando en silencio, aunque en ocasiones experimentan un colapso histérico, «gritaban y lloraban o temblaban violentamente».[163] En Berlín, esas personas «se tambaleaban como sonámbulos por las calles [...] se aferraban a algún objeto, lo único que habían salvado de sus bienes [...] un jarrón, un picaporte o alguna otra cosa inservible recogida al azar».[164]

Semejantes muestras en público de dolor o pena estaban mal vistas, ya que, en una ciudad sometida a intensos bombardeos, casi todo el mundo era una víctima. La mayoría de personas consideraba que debía sufrir en silencio y en privado. La pasividad y una apatía perpetuas eran los síntomas psicológicos predominantes de quienes quedaban deshechos por el bombardeo. «Aquellos que perdían familias, casas, todo, solían estar demasiado descorazonados para responder al consuelo. Mostraban indiferencia y se sumían en una apatía tan absoluta que ni siquiera odiaban a los aviadores que habían destruido su hogar».[165] Los casos de letargo, pesimismo y abandono de toda actividad social –claros síntomas de depresión mental– eran tan numerosos, que los doctores alemanes de la época denominaron la fase final del conflicto «la guerra de la neurosis vegetativa».[166]

El estoicismo tenía sus límites. A principios de 1945, cuando el bombardeo experimentó una enorme aceleración y el Ejército soviético, el «Gengis Kan Rojo», inició su avance final sobre Berlín –una amenaza aún más temida que los bombardeos–, algunas de las personas más inquebrantables empezaron a derrumbarse. Ursula von Kardorff, que había jurado que el bombardeo nunca destruiría su moral ni la de sus compañeros berlineses, escribió que ella y sus amigos estaban «en un estado de histerismo».[167] Las crisis seguían reuniendo a las personas, aunque eran concentraciones sin alma. «La gente se apiña como los ciervos en una tormenta»,[168] recogió Von Kardorff en su diario.

Los informes gubernamentales acerca del estado de ánimo del invierno de 1944-1945 capturan el profundo descontento, producido por tres calamidades convergentes: el bombardeo, la llegada de los ejércitos aliados y el derrumbe de la economía. «Los artículos de prensa, que explican a la gente que los días del terror aéreo están contados, ejercen el efecto opuesto al que buscan. Si ocurre un nuevo raid, la depresión de la gente es aún peor. La fe en nuestros líderes, incluido el Führer, está desapareciendo con rapidez. Están muy cansados de los artículos y discursos de Goebbels [...] dicen que ha mentido al pueblo alemán y que fanfarronea demasiado».[169] Según el historiador Gerald Kirwin, el bombardeo aliado «causó daños irreparables en el prestigio de los medios de comunicación

nazis».[170]

«¿Por qué nadie se vuelve loco? –se preguntó Von Kardorff después del ensordecedor ataque estadounidense del 3 de febrero–. ¿Por qué nadie sale a la calle y grita, ya hemos tenido suficiente? ¿Por qué no hay una revolución?».[171] Ella misma sabía la respuesta. En su diario, citó una frase de un amigo: «Solo es posible derrotar a ese régimen con sus propias armas, con brutalidad, traición y asesinato […], pero no sabemos emplearlas».[172]

TAL ERA EL PROBLEMA DEL BOMBARDEO DE TERROR. ERA UN INSTRUMENTO poco refinado diseñado para aplastar la moral de los trabajadores alemanes y que estos se alzasen contra el Gobierno, o que dejasen caer sus herramientas para proteger a su familia y a su hogar. Sin embargo, no hicieron ni una cosa ni la otra. El bombardeo de terror se basaba en una comprensión errónea de cómo reaccionan las personas a las catástrofes devastadoras y en un optimismo imposible con respecto a las posibilidades de revuelta del pueblo alemán. La fantasía del bombardeo de terror, no era, como sostuvo Freeman Dyson, que minara el ánimo. La fantasía radicaba en que la destrucción de la moral condujera al fin de la guerra.

A la hora de evaluar el impacto de los bombardeos sobre la moral germana debe distinguirse entre «actitud», *Stimmung*, en alemán, y «conducta», *Haltung*, con la premisa de que la primera no afecta de forma invariable o predecible a la segunda. Miles de obreros dejaron de ir a su puesto cuando su casa fue bombardeada, o cuando la interrupción del transporte público les imposibilitó ir al trabajo. Con todo, incluso unas personas derrotadas en lo emocional siguieron presentándose al trabajo hasta el mismo día de la rendición. Tal cosa no fue, como afirmó Speer, una manifestación de fortaleza aria o de apoyo incondicional a la causa y a la nación. Era un síntoma de una triste situación que ofrecía escasas alternativas realistas a seguir en la cadena de montaje. Con el agotamiento del sistema de socorro nazi, trabajar era la única forma de llevar pan al hogar familiar; en un tiempo de crisis y caos, las rutinas reglamentadas del trabajo proporcionaban a algunas personas cierto grado de estabilidad emocional. Un minero alemán del carbón comentó: «Mientras estoy en el trabajo no me acuerdo, pero cuando estoy en casa tengo miedo».[173]

A medida que el país se acercaba al desmoronamiento, algunos trabajadores descorazonados, en su miedo e indefensión, empezaron a depender aún más de la autoridad, tanto del patrón de la fábrica, como de los jerarcas nazis locales. Al fin y al cabo, se trataba de una sociedad que valoraba la obediencia y la disciplina, unas características que ayudaron a impedir que el descontento se convirtiera en disidencia pública, así como a prevenir que el absentismo creciera a unos niveles que ejercieran un impacto severo sobre la producción bélica. En el momento en que la crisis y el carácter dejaron de sostener la disciplina laboral, el Estado dio un

paso adelante.[174] Las SS y la Gestapo infiltraron informadores en las fábricas y algunos fanáticos de las Juventudes Hitlerianas delataron a sus propios progenitores por criticar al régimen. La policía persiguió a los trabajadores absentistas y la disciplina era tan rígida en algunas factorías de municiones que, si a los trabajadores les llegaba la noticia de que su barrio estaba siendo bombardeado, no se les permitía salir hasta el fin de su turno. Si fallecía un ser querido, a los supervivientes se les prohibía vestir el luto tradicional. La Gestapo se aseguró de imponer la obediencia. Los obreros esclavos franceses que trabajaban codo con codo con los alemanes les explicaron a los interrogadores estadounidenses que sus compañeros tenían más miedo a la policía que a las bombas.[175] Además, también estaban aquellos –nunca sabremos su número– que seguían apoyando a Hitler y a su guerra, con la esperanza puesta en un milagro de último minuto.

El bombardeo contra la moral no logró ninguno de sus dos objetivos. En un Estado policial que ensalzaba la laboriosidad y la obediencia, los trabajadores desanimados, en conjunto, siguieron siendo productivos, aunque solo fuera por miedo o por hábito. Y la disidencia, cuando esta surgía, apenas era una rabia impotente.

¿Qué creían los barones del aire, los partidarios del bombardeo contra la moral, que haría el pueblo germano en el momento en que se hundiera su ánimo? Es evidente que no tenían ni idea. Los alemanes más concienciados, así como aquellos que hacia el final reflexionaron y admitieron la futilidad de continuar la guerra, vivían en una sociedad donde los que se quejaban eran acusados de «derrotismo» y ahorcados de una farola por bandas de nazis. Como afirmó un obrero: «Para evitar que me cuelguen, estaré encantado de creer en la victoria».[176]

Incluso el propio Arthur Harris tenía dudas con respecto al bombardeo de moral, un objetivo estratégico que heredó en 1942, en el momento en que se hizo cargo del Mando de Bombarderos. Lo llamaba «medida desesperada»[177] y dudaba que diera resultados relevantes, incluso si tenía lugar la desmoralización, «con el campo de concentración a la vuelta de la esquina». Como ya hemos visto, Harris bombardeaba ciudades alemanas para exterminar obreros, no su moral. Al matar trabajadores, destrozó la infraestructura que sostenía su vida –estaciones eléctricas, suministro de agua, líneas de tranvía y, lo más importante, las viviendas, los «acuartelamientos» del ciudadano «soldado de producción».[178] Tal y como dijo en su célebre discurso a sus dotaciones antes de mandarlas sobre Berlín: «Esta noche vais a la Gran Ciudad. Tenéis la oportunidad de encender un fuego en el vientre del enemigo y de quemar su Negro Corazón».[179] Si bien los océanos de fuego que creó en las urbes germanas fueron menos dañinos para la producción bélica nazi que las incursiones contra el transporte y las refinerías de petróleo, el bombardeo de área, cuando menos, tenía una lógica más clara que los ataques de terror que los líderes aéreos estadounidenses, en su desaliento y

frustración, ordenaron ejecutar a sus tripulaciones al final de la contienda.

No obstante, sería erróneo criminalizar la conducta de Carl Spaatz y Frederick Anderson. Si estos dos comandantes son culpables de algo es de subestimar el abismo insondable de la sinrazón nazi. En los últimos meses de la contienda, el enemigo derrotado siguió luchando de forma demencial, porque, como argumentó el historiador Richard Bessel: «Todo cuanto podía ofrecer el nazismo era guerra y destrucción, guerra sin fin, o un fin mediante la guerra».[180]

La 8.ª Fuerza Aérea practicó el bombardeo de terror durante cuatro semanas. La RAF ejecutó incursiones terroristas durante tres años. Sin embargo, para ser justos con el Mando de Bombarderos de la RAF, no todo el bombardeo de área era bombardeo de moral y no todas las incursiones británicas fueron bombardeo de área. Aunque fue necesario presionar a Arthur Harris, el Mando de Bombarderos castigó las plantas de petróleo sintético y los nudos ferroviarios; y Harris ansiaba destruir las industrias aeronáuticas y de carros de combate de Alemania. Sus incursiones de área, aunque carecían de la misma efectividad militar que los supuestos asaltos de precisión estadounidenses, sí que dañaron el esfuerzo bélico germano. Las incursiones urbanas de la RAF acabaron con un sinnúmero de trabajadores cualificados y el daño infligido por estos devastadores golpes en las infraestructuras y servicios redujo el rendimiento económico de las industrias de guerra de base urbana.

Antes bien, la contribución más importante del bombardeo de área fue indirecta. Los ataques urbanos británicos llevaron a Hitler a exigir represalias inmediatas contra las ciudades inglesas. A finales de 1943, Göring explicó a su plana mayor que «todo lo que [el pueblo alemán] desea oír, cuando un hospital o un jardín de infancia de Alemania es destruido, es que hemos destruido lo mismo en Inglaterra. Entonces están satisfechos».[181] El Estudio del Bombardeo Estratégico de Estados Unidos estimó que los recursos empleados en las armas de represalia habrían permitido a Alemania producir 24 000 cazas y quizá desarrollar un misil tierra-aire efectivo.[182]

El bombardeo de área, sumado a las incursiones estadounidenses, causó otros desvíos de recursos bélicos germanos. Desde el inicio de la invasión hitleriana de la Unión Soviética, Stalin presionó a Churchill y Roosevelt para que abrieran un «segundo frente»[183] en el noroeste de Europa. En 1943, el bombardeo aliado se convirtió en ese segundo frente, una constante invasión desde el aire que impuso a Alemania una carga que no podía soportar. Con el fin de defender la patria,[184] la Luftwaffe tuvo que emplear en 1944 más de dos tercios de sus cazas, unos aviones que se necesitaban con urgencia en el Frente Oriental. La defensa aérea requirió movilizar a 800 000 militares, una cifra superior a los efectivos de la Wehrmacht en Italia. Un tercio de la producción de artillería se dedicaba a la producción de piezas antiaéreas y el 50 por ciento de la producción electrotécnica se empleaba en radares y equipo de transmisiones de la defensa antiaérea. En

1944, la red de defensa contra aviones de Alemania requirió el trabajo de 4,5 millones de trabajadores y consumió un tercio de los recursos bélicos totales de la nación. Ya fuera excavando refugios y distribuyendo máscaras antigás, limpiando escombros o sacando a los muertos de los edificios destrozados, trabajando como bomberos y vigilantes de incendios, auxiliares de enfermería y trabajadores sociales, vigías y conductores de ambulancias, millones de civiles germanos fueron reclutados para la guerra de bombarderos: eran el «ejército del frente interior».[185]

Las armas y los hombres que se emplean en un lugar no pueden utilizarse en otro punto al mismo tiempo. Sin el bombardeo aliado, en 1943, Alemania podría haber enviado al Frente Oriental al menos a un cuarto de millón de hombres y 7500 cañones pesados, que se habrían desplegado contra los carros del Ejército Rojo.[186] No habría garantizado la victoria germana, pero podría haber ralentizado la contraofensiva soviética.

Por otra parte, existen pruebas de que el bombardeo de las ciudades erosionó el ánimo de la tropa. En las cartas que remitían desde Alemania, las familias de los soldados germanos describían el bombardeo «en los términos más conmovedores o escabrosos»,[187] como descubrieron los equipos del Estudio del Bombardeo después de examinar millares de misivas capturadas. Los soldados retornados de un permiso describían a sus compañeros aquellas escenas de devastación; un soldado reportó haber visto su ciudad natal convertida «en un mar de llamas y humo».[188] Otros regresaban a casa y no podían hallar a sus seres queridos, que habían perecido entre las ruinas o habían sido evacuados a otras ciudades. El *Generaloberst* Alfred Jodl, uno de los asesores militares más allegados a Hitler, les relató a los investigadores aliados que el bombardeo tuvo un profundo «efecto psicológico»[189] sobre los efectivos de la Wehrmacht. «Si antes el soldado creía que, al combatir en el frente, estaba protegiendo su tierra natal, a su esposa e hijos, este factor fue eliminado por completo y reemplazado por la siguiente reflexión […] "Para qué lucho […] Soy todo lo valeroso que puedo y, sin embargo, en casa todo está hecho trizas"».[190]

Esto recuerda el estado de ánimo de los soldados rebeldes en las trincheras que cercaban Richmond en los meses finales de la Guerra de Secesión estadounidense. Aquellos confederados copados, decenas de miles de ellos procedentes del sur profundo, recibieron orden de permanecer en sus puestos mientras William Tecumseh Sherman destruía su hogar y su ciudad y convertía a mujeres e hijos en refugiados. Los soldados de la Wehrmacht «combatían bien y la cifra de desertores siempre fue muy reducida, aunque ya no mostraban el entusiasmo de antes»[191] y, afirmó Jodl, estaban menos dispuestos a resistir al enemigo.

De igual modo, la Ofensiva Combinada de Bombarderos asestó golpes emocionales que ayudaron a cambiar las actitudes alemanas que era necesario cambiar, aunque no para ganar la guerra, sino para garantizar la paz. Los meses

finales de la experiencia bélica de Ursula von Kardorff ilustran este punto. A finales del invierno de 1944, su apartamento berlinés fue destruido por las bombas aliadas. Von Kardorff dejó su trabajo y abandonó la ciudad. Se refugió en una remota aldea de Suabia, donde la vida «era como una escena sacada de un cuadro».[192] Entonces, en abril, llegaron «los nuevos señores»; las cadenas de sus carros Sherman rechinaban por la calle mayor del pueblo, sus Fortalezas rugían en el cielo con «brillante precisión [...] como si volaran sobre su propio país».

Había «hombres de caqui [...] por todas partes». Para Ursula, esos hombres portaban una promesa de libertad: libertad de la amenaza constante del arresto, la tortura y la muerte. Cuando oyó en la radio británica la noticia de los «descubrimientos» devastadores de los aliados en los campos de concentración alemanes, compartió la impactante noticia con sus nuevos vecinos rurales, muchos de ellos compañeros de viaje del partido. Le respondieron con frías miradas de reprobación: «Es todo una sarta de mentiras».[193]

A su paso por las aldeas de Suabia y otras provincias, los soldados y los corresponsales de guerra aliados hallaron una ciudadanía destrozada por la guerra y ansiosa por rendirse, aunque sin remordimientos o convicciones profundas de responsabilidad. La fotoperiodista Lee Miller, la única mujer que acompañó al Ejército de Estados Unidos desde las playas de Normandía a Berchtesgaden, donde estaba el Nido de Águilas hitleriano, consideraba «repugnante»[194] la hipocresía de los alemanes: «Nadie en Alemania ha tenido nunca noticia de un campo de concentración, nadie ha sido nunca nazi [...] y ningún alemán, salvo los obreros de la Resistencia clandestina o los presos de los campos de concentración, consideran que Hitler hizo nada malo, excepto perder».[195] Para Miller y otros reporteros como Martha Gellhorn, Alemania no daba indicios de ser consciente de su enfermedad ni siquiera en la hora de su muerte.

El bombardeo, por tanto, no parecía haber cambiado la opinión de muchas personas acerca de los judíos, o incluso del derecho de Alemania de tomar la tierra y las riquezas de sus vecinos europeos, conquistas que habían sido «provocadas por los enemigos que la rodeaban y querían causarle daño»,[196] como le relataron algunos alemanes a Raymond Daniell, reportero del *New York Times*. Sin embargo, al igual que en Japón, el bombardeo sí que desacreditó al antiguo liderazgo y debilitó su control emocional sobre la población, el primer y esencial paso del largo proceso de erradicación del fascismo y el militarismo. Fue la experiencia aterradora de convertirse en «la ruina más extensa del mundo»,[197] no el repudio de los impulsos propulsores del Nacionalsocialismo, lo que rompió el vínculo entre el partido y el pueblo y allanó el camino de la lenta transición hacia una sociedad comprometida con la paz y la democracia. El Estudio del Bombardeo Estratégico de Estados Unidos concluyó que los efectos morales de las incursiones aéreas fueron más importantes «para la desnazificación de Alemania, que para acelerar su derrota militar [...] el bombardeo trajo de lleno a

las casas del pueblo germano el impacto de la guerra moderna, con todo su sufrimiento. La impronta dejada sobre la nación alemana será duradera».[198]

Entonces y ahora

La Fuerza Aérea estadounidense entró en la Segunda Guerra Mundial con la idea fantasiosa de que la guerra aérea podía librarse a un coste mínimo para los no combatientes del adversario, así como que era posible limitar la destrucción y la muerte gracias a los nuevos instrumentos de puntería. En realidad, la guerra de bombarderos llevó la batalla al frente interior con una intención destructiva que hubiera escandalizado hasta al general William Tecumseh Sherman. Alrededor de 1,5 millones de personas, más de la mitad mujeres, pereció víctima de las bombas durante la Segunda Guerra Mundial.[199] A modo de comparación, en la Primera Guerra Mundial murieron unas 3000 personas: una mortalidad civil 500 veces superior.

Pese a todo, los comandantes aéreos estadounidenses en Europa nunca admitieron en público que estaban librando lo que Percy Knauth, reportero del *New York Times*, denominó una «guerra aérea total […] el mismo tipo de guerra que libraba Alemania […] aunque con medios menos efectivos».[200] Los jefes aéreos estadounidenses sabían lo que estaban haciendo, alegó Knauth, aunque temían admitirlo, por miedo a que la verdad provocara división de opiniones en Estados Unidos.

No tenían de qué preocuparse. El pueblo estadounidense apoyó sin fisuras la Ofensiva Combinada de Bombarderos, al igual que respaldaría el lanzamiento de bombas atómicas sobre Japón. A principios de 1944, la pacifista británica Vera Brittain publicó una acerba crítica contra el bombardeo terrorista de la RAF, «Masacre por bombardeo»,[201] en *Fellowship*, órgano de la *Fellowship of Reconciliation* (Comunidad de Reconciliación). El destacado periodista William Shirer la acusó de ser una tonta útil de la máquina propagandística de Joseph Goebbels y, en febrero, el *New York Times* difundió que las cartas de los lectores iban cincuenta a uno en contra del ensayo de Brittain, que respaldaba la guerra, pero urgía a que se combatiera de forma humanitaria. La postura editorial del *Times* no era muy diferente a la opinión de George Orwell, que, en su réplica a Vera Brittain, publicada en la prensa londinense, escribió que «es de muy mal gusto aceptar la validez de la guerra como instrumento y, al mismo tiempo, querer esquivar la responsabilidad por sus características bárbaras más obvias».[202]

Antes de Pearl Harbor, Percy Knauth compartía con Vera Brittain el convencimiento de que el bombardeo de no combatientes debía considerarse un crimen de guerra internacional. Lo que vio durante la guerra le convenció de que había sido ingenuo. «Ignorábamos que la guerra no sabe nada de sentimientos humanitarios […] no comprendíamos que el bombardeo simultáneo de blancos

militares y supuestos blancos civiles es la única forma de librar con efectividad la guerra en el aire […] que es imposible separar ambas cosas».

Además, ni Knauth, ni ningún otro reportero que cubrió la contienda creían que el bombardeo liquidara más civiles que la guerra terrestre. Tal y como escribió Orwell en 1944: «Solo el cielo sabe cuánta gente ha matado nuestro *Blitz* [aéreo] en Alemania y en los países ocupados, o cuántos matará, pero podemos estar del todo seguros de que nunca será nada comparado con la matanza que se está produciendo en el frente soviético».[203] Orwell, al igual que Knauth, sentía la masacre de un segundo grupo de inocentes, aparte de mujeres, niños y ancianos. «La guerra "normal" o "legítima" selecciona y envía al matadero a los elementos más sanos y valerosos de la población de hombres jóvenes».[204] Los mismos filántropos que gritan de horror ante el bombardeo de las ciudades germanas, observó Orwell, aplaudían cada vez que se hundía un submarino alemán y arrastraba a una horrible muerte por asfixia a más de cincuenta jóvenes valientes.

Esta era solo una de las formas de barbarie inherente a la guerra, la cual, por tanto, debería evitarse si no es por una causa justa. Y es aquí donde reside la lección para la humanidad de la Segunda Guerra Mundial. Los nazis no se consideraban a sí mismos unos salvajes, lo cual hacía imposible su redención. No obstante, como escribió Orwell: «Si conseguimos ver los salvajes que somos, cabe cierta mejora, o al menos es imaginable».[205]

LA GUERRA DESTRUYÓ OTRA DE LAS IDEAS DE PERCY KNAUTH: QUE EXISTÍA una clara diferencia entre las políticas de bombardeo de estadounidenses y de británicos. En la primavera de 1945 visitó una planta de aviones cerca de Núremberg que había recibido un ataque de «precisión» de la 8.ª Fuerza Aérea. Fuera de la planta había un anexo con viviendas de obreros. Los alemanes podrían haberse llevado a los trabajadores de las casas, lejos del peligro, pero no lo hicieron. De modo que, cuando los estadounidenses destruyeron la factoría, también arrasaron los hogares de los obreros. «En algunos todavía vivían algunas personas, mujeres y niños de las familias de los trabajadores. Tenían los ojos desorbitados, estaban sucios y hambrientos. Por la noche se encerraban en las ruinas de su casa, como si fueran cuevas, para evitar ser violados por refugiados o soldados de paso. Su ropa eran harapos. En cierto modo, tenían un aspecto casi tan deplorable como el de los prisioneros de Buchenwald».

Finalizada la contienda, el navegante Paul Slawter del 493.er Grupo de Bombardeo, un aspirante a escritor, leyó el influyente libro de Percy Knauth, *Germany in Defeat* [Alemania en la derrota].******* «Lo que dijo con respecto a que no había diferencia entre nuestros bombardeos y los de los británicos me hizo pensar en un encuentro con un piloto de bombardero de la RAF en un *pub* londinense, en el otoño de 1944, poco antes de finalizar mi turno de servicio –comentó en una entrevista–. Era un tipo grande, un escocés, y un fantástico

conversador. En cierto momento, me miró y dijo: "Sabes, hacemos lo mismo, aunque tu gente no quiera admitirlo. Nosotros ejecutamos asaltos de área sobre blancos de área y vosotros, los *yankis*, hacéis ataques de área sobre objetivos concretos" […]. Eso me hizo reír –recordó Slawter–. No quería discutir con aquel tipo. Estaba cansado y nostálgido y no quería hablar de la guerra. De todos modos, tenía razón. Nuestro bombardeo era bastante caótico. Mucho tiempo después, recordé esa conversación y pensé que había dejado pasar una oportunidad. Le tendría que haber dicho: "Nosotros somos diferentes que vosotros, no mejores, solo diferentes. No tiene que ver con el valor o la preocupación por mujeres y niños o nada de eso. Es la tarea que nos dan, las órdenes que ejecutar, lo que nos hace diferentes. Nuestros comandantes tienen una idea mejor de cómo derrotar al enemigo: por la destrucción de sus industrias, no de sus ciudades y por intentar hacerlo del modo más preciso posible. Sí, fallamos mucho, no puede evitarse, pero en la guerra, como en cualquier otra cosa, la intención, sin duda, es importante. Pero, recuerden –afirmó Paul Slawter–, yo no estaba allí en los meses postreros de la guerra, cuando nos unimos a los británicos para largar bombas en mitad de las ciudades en la demencial creencia de que esto haría que los alemanes dejaran de trabajar y de combatir».[206]

NOTAS

1 Gran Bretaña, Ministerio del Aire, 1983 (1948), 381-382.
2 Alling, Ch., 2002, 95.
3 El día siguiente: Boehme, M., 1992, 107-109.
4 *Ibid*., 112
5 *Ibid*., 116.
6 La 8.ª perdió seis Mustang: Freeman, R. A., 2001, 466.
7 63 bombarderos destruidos: AAF Statistical Digest, World War II, 255, Table 159. Para reclamaciones alemanas, que fueron superiores a sesenta y tres, *vid*. Boehme, M., *op. cit.*, cap. 4. En los últimos meses de la guerra, un tripulante de un bombardero de la 8.ª Fuerza Aérea tenía un 80 por ciento de posibilidades de sobrevivir a 35 misiones.
8 Temor de Doolittle: AAF, vol. 3, 744.
9 Citado en Freeman, R. A., *op. cit.*, 218; «Notes of the Allied Air Commanders' Conference», 21 de marzo de 1945, Spaatz MSS.
10 Todas las citas proceden de Galland, A., 1973 (1954), 273-274.
11 *Ibid.*
12 Caza de ratas: Boehme, M., *op. cit.*, 136.
13 Citado en *ibid*., 104.
14 En abril: Price, A., 1991, 177.
15 Citado en Boehme, M., *op. cit.*, 122.
16 Citado en Price, A., *op. cit.*, 146.
17 Plan de Herrmann: Weir, A., 1997, 57.

18 Diario de Hansen, USMHI.
19 Sidney Gruson, «Role of Air Power in War Becomes Clearer», *NYT*, 18 de marzo de 1945, E5.
20 AAF, vol. 4, 746.
21 Citado en Crosby, H. H., 1993, 360.
22 «Why a German Fights On», *Newsweek*, 26 de marzo de 1945, 35.
23 Desesperación de la Luftwaffe: Freeman, R. A., *op. cit.*, 226.
24 Goebbels, J., 1978, 323.
25 Tres días después: AAF, vol. 3, 752.
26 Boehme, M., *op. cit.*, 161.
27 El 19 de abril: Informe de misión, 447.º Grupo de Bombardeo, 19 de abril de 1945, NA; Shields, D., 1996, 317.
28 Interrogatorio de la USSBS al *Generalleutnant* Karl Koller, AFHRA.
29 Contratiempos técnicos: Suchenwirth, R., primavera de 1966, 31-33.
30 Elevado consumo de combustible: Price, A., *op. cit.*, 178.
31 Coronel Paul Tibbets, como le relató a Wesley Price, «How to drop an Atomic Bomb», *Saturday Evening Post*, 8 de junio de 1946, 136; entrevista del autor con Tibbets.
32 Memorando «Incendiary Bombs», Arnold al subjefe del Estado Mayor del Aire, Material, Mantenimiento y Distribución, 26 de abril de 1943, Arnold MSS.
33 Campo de pruebas Dugway: Departamento del Interior, *Historic Properties, Report: Dugway Proving Ground*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office 1984, *passim*; Fieser, L. F., 1964, 129-130; Davis, M., enero-febrero de 2005, 16-27.
34 Citado en Schaffer, R., 1985, 93.
35 Galland, A., *op. cit.*, 279-280. Los aviones de la Luftwaffe destruyeron alrededor de 150 aviones aliados en la guerra y los alemanes perdieron, aproximadamente, un centenar de sus propios aviones en combate aéreo; *vid.* Levine, A. J., 1992, 185.
36 Todas las citas de Hopper proceden de Bruce C. Hopper, «Jeeping the Targets in the Country That Was», Spaatz MSS.
37 Middleton, D., 1949, 12.
38 Leonard Mosley: Mosley, L. O., 1945, 66. Solo tres ciudades de Alemania estaban intactas y más bien parecían grandes ciudades: Heidelberg, con una población de 130 000 habitantes; Celle, con 60 000; y Flensburgo, con 62 000.
39 Avanzadillas de oficiales: Comandante James Beveridge, «History of the United States Strategic Bombing Survey (European) 1944-1945», 430, Record Group 243, Box 24, NA. Se hizo un estudio similar en relación con la campaña de bombardeos estadounidense contra Japón.
40 Brodie, B., 1959, 108.
41 Primeros descubrimientos: Comandante James Beveridge, *op. cit.*, 270-275, 357.
42 En Colonia: *Ibid.*, 399.
43 División de Moral: *Ibid.*, *passim*; MacIsaac, D., 1976, 89.
44 Paul Baran: Galbraith, J. K., 1981, 222.
45 Nitze, P., Rearden, S. L. y Smith, A. M, 1989, 34-35.
46 Galbraith, J. K., 1981, 222; Galbraith, J. K., 1979, 197-198.
47 Galbraith, J. K., 1979, 193; Galbraith, J. K., 1981, 223.
48 *Ibid*.
49 Galbraith, J. K., 1981, 195.
50 *Ibid.*, 196.
51 La idea del estudio: Spaatz a Arnold, 5 de abril de 1944, Arnold MSS.
52 Arnold convence a Roosevelt: Arnold a Spaatz, 21 de abril de 1944, Spaatz MSS;

Memorando, «Organization of Machinery for Cooperation with British and Soviets in Survey of Results of Bomber Offensive», 30 de mayo de 1944, NA.
53 Galbraith, J. K., 1981, 198.
54 *Ibid.*, 196, 199.
55 *Ibid.*
56 *Ibid.*
57 Hanson Baldwin, «Civilians Gauge Air War», *NYT*, 2 de septiembre de 1945, 18.
58 Entrevista de John Kenneth Galbraith, s.f., Imperial War Museum, Sound Archives.
59 Galbraith, J. K., 1981, 225.
60 Se había ganado la guerra al petróleo: USSBS, *Oil Division Report*, vol. 2, 1-10; Webster, Ch. y Frankland, N., 1961, 110. Los bombarderos aliados acometieron 555 ataques contra 135 objetivos petroleros y descargaron 191 245 toneladas de bombas, el 15 por ciento, aproximadamente, del total lanzado sobre Alemania; USSBS, *Oil Division Report*, vol. 2, 2.
61 USSBS, *The Effects of Strategic Bombing on the German War Economy*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1945, 82.
62 Yacimientos de carbón de Alta Silesia: *Vid.* el testimonio del *Generaloberst* Alfred Jodl y de Albert Speer en USSBS, *The Effects of Strategic Bombing on the German War Economy*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1945, 81.
63 USSBS, *Supporting Document No. 10.A1*, Record Group 243, Modern Military Record Division, NA.
64 Edmund Geilenberg: Speer a Martin Bormann, 16 de septiembre de 1944, Spaatz MSS.
65 USSBS, *Underground and Dispersal Plants in Greater Germany*, 2.ª ed., Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947, 1. Geilenberg también emprendió un modesto esfuerzo de dispersión y construyó treinta y ocho pequeñas unidades de destilación, aunque menos del 40 por ciento del producto llegó a los frentes de combate debido a dificultades de transporte; *ibid.*, 60.
66 USSBS, *Underground and Dispersal Plants in Greater Germany*, Washington D. C., 2.ª ed., U.S. Government Printing Office, 1947, 66.
67 Lenta estrangulación de los sistemas ferroviarios: USSBS, *The Effects of Strategic Bombing on the German War Economy*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1945, 13, 99. En mi opinión, fueron los nudos ferroviarios los cruciales.
68 USSBS, *Over-all Report (European War)*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1945, 107.
69 Bach, J. jr., 1946, 104. Cuando terminó la guerra, 6 millones de toneladas de carbón estaban en las bocaminas del Ruhr esperando ser transportadas; *vid.* Drew Middleton, «German Industry's Fate Studied», *NYT*, 15 de julio de 1945, 40.
70 *Ibid.*
71 Fuller, J. F. C., 1954, 228. Richard Overy desafía a Fuller y otros críticos en «Air Power in the Second World War: Historical Themes and Theories», en Boog, H. (ed.), 1992. La guerra aérea en Europa le costó a Estados Unidos más de 43 000 millones de dólares; *vid.* USSBS, *Over-all Report (European War)*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1. Dos gigantes del periodismo moderno, David Halberstam e I. F. Stone, han argumentado por separado que el Estudio acerca de Bombardeo Estratégico de Estados Unidos «demostró de manera concluyente que el bombardeo estratégico no había funcionado»; Halberstam, D., 1972, 162; I Stone, I. F., 25 de enero de 1973, 13-16. Para más información acerca de esta controversia, *vid.* MacIsaac, D., junio de 1973, 60-63; y Smith, M. E. jr., enero de 1977, 175-191.
72 Galbraith, J. K., 1981, 226.

73 Parker, R., 2005, 179-182.
74 La vanguardia de Galbraith halla a Speer: Galbraith, J. K. y Ball, G. B., 17 de diciembre de 1945, 57. En 1979, Galbraith publicó sus notas del interrogatorio final a Speer, notas que, según dice, su asistente había encontrado hacía poco; *vid*. Galbraith, J. K., julio de 1979, 50-57. He localizado una copia del interrogatorio de Galbraith en AFHRA, Maxwell Field, Alabama.
75 Galbraith, J. K., 1981, 207.
76 Ball, G. W., 1983, 54.
77 *Ibid*.
78 Aspecto de joven profesor universitario: Galbraith, J. K. y Ball, G. B., *op. cit.*, 57.
79 Ball, G. W., *op. cit.*, 63.
80 Burton Klein: Klein, B., 1959. La tesis de la *Blitzkreig* se argumenta de manera más persuasiva en Milward, A. S., 1964, 499-518 y Milward, A. S., 1965. El estudio británico acerca de bombas, que no se puso de manifiesto para su publicación general hasta 1998, tiene una brillante introducción histórica escrita por Sebastian Cox; *vid*. British Bombing Survey Unit, 1998.
81 Economía *Blitzkrieg*: Galbraith, J. K. y Ball, G. B., *op. cit.*, 57.
82 Galbraith, J. K., 1981, 204; Galbraith, J. K., diciembre de 1945, 173.
83 Galbraith, J. K., diciembre de 1945, 173; Werner Abelshauser, «Germany: Guns, Butter, and Economic Miracles», en Harrison, M. (ed.), 1998, 151.
84 *Ibid*.
85 *Ibid*.
86 Galbraith, J. K., 1981, 206.
87 *Ibid*., 197.
88 *Ibid*., 204.
89 Galbraith, J. K y Ball, G. B., *op. cit.*, 58, 60, 63.
90 *Ibid*.
91 *Ibid*.
92 Economía por movilizar: *Ibid*., 57.
93 Las medidas permiten a Speer: Galbraith expone su tesis en USSBS, *The Effects of Strategic Bombing on the German War Economy*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1945, 6-8; *véase también* USSBS, *Area Studies Division Report*, 2.ª. ed., Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947, 20-22, 69.
94 Mark Harrison, «The Economics of World War II: An Overview», en Harrison, M. (ed.), *op. cit.*, 20.
95 Desde principios de 1939: Overy, R. J., 1994, 278, 270-274, 312; Werner Abelshauser, *op. cit.*, 145-164; Overy, R. J., 1982, 273; Caplan, J. y Sachse, C., 1987, *passim*. En 1939, más del 37 por ciento de la población activa alemana estaba compuesta por mujeres, frente al 26 por ciento en Gran Bretaña; *vid*. Overy, R. J., 1994, 707.
96 Argumento de Williamson Murray: Murray, W., 1984, 4-15.
97 Opinión de Overy: Overy, R. J., 1982, 273, 291.
98 Murray, W., 1984, 13-14.
99 Speer lo admite: Overy, R. J., 1994, 27, 31, 312, 375.
100 Sebastian Cox, «The Overall Report in Retrospect», en *Report of the British Bombing Survey Unit*, xxviii; Speer, A., 1977 (1970), 214-216. Overy y otros críticos señalan además que las estadísticas de Wagenführ, cuando se analizan detenidamente, no respaldan su propia tesis.
101 Al menos dos áreas vitales: USSBS, interrogatorio n.º 60, Hans Kehrl, 11 de junio de 1945, 18 de julio de 1945, 137.315-360, AFHRA. Después de la guerra, los equipos de

inteligencia aliados interrogaron a los principales jefes de departamento del Ministerio de Armamentos. Todos ellos testificaron que los bombardeos contra el transporte habían perturbado gravemente los logros alcanzados mediante la racionalización económica; Imperial War Museum, Report 67, «Causes of the Decline in German Industrial Production, Autumn 1944», diciembre de 945, 1-14; Overy, R. J., 1994, 362-374.
102 USSBS, *The Effects of Strategic Bombing on the German War Economy*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1945, 10-11.
103 *Ibid.*, 11-12.
104 Cálculo del Ministerio de Armamentos de Speer: Albert Speer, «The Penalty of Overconfidence», en Parton, J. (ed.), 1989, x.
105 «Interrogation of Albert Speer» por el teniente Sklarz y el sargento Fassberg, 15 de mayo de 1945, AFHRA.
106 Albert Speer, *op. cit.*, xi.
107 Interrogatorio a Speer, 18 de julio de 1945, en Webster, Ch. y Frankland, N., 1961b, 383.
108 Citado en Richie, A., 1998, 536.
109 Zuckerman, S., junio de 1985, 68-69.
110 Dominio de las rutas aéreas y marítimas: interrogatorio del *Generaloberst* Alfred Jodl, 1945, 519.619-13, AFHRA; USSBS, interrogatorio del *Generaloberst* Alfred Jodl, 29 de junio de 1945, 137.315-62, AFHRA.
111 Daños de los *fighter boys*: Frankland, N., mayo de 1962, 102-103.
112 *Götterdämmerung*: Murray, W., 1992, 92.
113 USSBS, *The Effects of Strategic Bombing on the German War Economy*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1945, 14.
114 Opinión de Hansell de la destrucción de la red eléctrica alemana: Hansell, H. S., 1972, 259.
115 Estudio del Bombardeo citado en *ibid.*, 261; USSBS, *The Effects of Strategic Bombing on German Morale*, vol. 1, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947, 18.
116 *Ibid.*
117 Demasiada manga ancha: Los historiadores británicos Max Hastings y Anthony Verrier se hallan entre los pocos críticos que señalan este punto.
118 Boog, H. *et al.*, 2001, 492.
119 Pleno de efectivos: USSBS, *Air Force Rate of Operations*, 2.ª ed., Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947, 4, 6.
120 *Ibid.*, 31.
121 El coste en vidas: USSBS, *Over-all Report (European War)*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1945, 1, 107; USSBS, *Statistical Appendix*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947, 1-3, cuadro1; Fuerzas Aéreas Estratégicas de Estados Unidos en Europa, «Statistical Summary of Operations, 1942-45», 519.308.9, AFHRA; Departamento del Ejército, Subdivisión de Estadística y Contabilidad, Oficina del Ayudante General, *Army Battle Casualties and Nonbattle Deaths in World War II, Final Report, 7 December 1941-31 December 1946*, Washington D. C., Department of the Army, 1953, 84-88; Wells, M. K., 1995, 115; Nanney, J. S., 1998, 20. No hay cifras oficiales independientes de víctimas para la 8.ª y la 15.ª Fuerza Aérea. Las Fuerzas Aéreas estadounidenses en los teatros de Europa y el Mediterráneo perdieron, aproximadamente, 35 800 hombres muertos, 13 700 heridos, 33 400 capturados o internados y 5900 desaparecidos, es decir, muertos. Estas cifras incluyen las pérdidas de cazas y bombarderos (bimotores y cuatrimotores). No hay cifras fiables de las bajas en la 15.ª Fuerza Aérea, e incluso las bajas de la 8.ª Fuerza Aérea, mejor documentadas, están sujetas a

cuestionamiento; *Eighth Air Force Statistical Summary of Operations*, 10 de junio de 1945; *Statistical Story of the Fifteenth Air Force*, s.f., AFHRA. Una fuente fiable y conveniente de las pérdidas de hombres y aparatos sufridos por la Fuerza Aérea Estadounidense en la ETO son los Apéndices Estadísticos en Davis, R. G., 1993. Para pérdidas submarinas, *vid.* Spector, R. H., 1985, 487; y San Francisco Maritime Natural Park Association, «United States Submarine Losses» [www.maritime.org/subslost.htm].

122 Pérdidas alemanas: Cooper, M., 1981, 377. Los cuadros en Murray, W., 1985 indican tasas de pérdidas de la Luftwaffe más altas en 1943-1944 que las del servicio de submarinos alemán.

123 USSBS, *Over-all Report (European War)*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1945, 91.

124 25 millones de alemanes: A falta de registros fiables, todas las estimaciones en cuanto al número de alemanes muertos en el bombardeo están sujetas a cuestionamiento. La «estimación» del USSBS fue de 305 000 muertos, pero esta cifra es increíblemente baja. He llegado a mis conclusiones tras examinar decenas de fuentes, incluidos historiadores alemanes del bombardeo como Olaf Groehler, que sitúa el número total de muertos en el Tercer Reich, incluida Austria y las zonas anexadas, en unos 406 000, lo que también creo es bajo; Olaf Groehler, «Strategic Air War», en Boog, H. (ed.), 1992, 287-292. Entre las estadísticas más fiables, aunque ignoradas, se encuentran las proporcionadas por funcionarios del Gobierno alemán en tiempos de guerra. Por odiosos que fueran los autores, ostentaban puestos que hacían importante para ellos conocer los hechos. Entre ellos se encuentran Robert Ley, jefe del Frente Alemán del Trabajo nazi, que controlaba la vivienda alemana; y el dr. Karl Brandt, cirujano asistente de Hitler y *Reichskommissar* del Führer para todos los asuntos médicos y de salud militares y civiles alemanes. Brandt viajó mucho a ciudades bombardeadas y se reunió con funcionarios locales y de distrito. Ley dio a los interrogadores estadounidenses una cifra de 500 000 a 600 000 muertes de civiles. El dr. Brandt dio una estimación más precisa, hasta 565 000. *Vid.* USSBS, interrogatorio n.º 57, dr. Robert Ley, 27 de junio de 1945, 137.315-57, AFHRA; USSBS, interrogatorio n.º 61, dr. Karl Brandt, AFHRA; USSBS, *The Effects of Strategic Bombing on German Morale*, vol. 1, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947, 7.

125 Destrucción de más de 3 millones de casas: Olaf Groehler, *op. cit.*, 285, 290; Cooper, M., *op. cit.*, 377; Judt, T., 2005, 16-17; USSBS, *Over-all Report (European War)*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1945, 1.

126 Definición de moral: Stanford Research Institute, *Impact of Air Attack in World War II: Selected Data for Civil Defense Planning*, vol. 1, Washington D. C., Federal Civil Defense Administration, 1953, 4.

127 Interrogatorio a Speer en Webster, Ch. y Frankland, N., 1961b, 383.

128 Entrevista a Ley.

129 Dyson, F., 28 de abril de 2005, 6.

130 USSBS, *The Effects of Strategic Bombing on German Morale*, vol. 1, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947, 1; USSBS, *Over-all Report (European War)*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1945, 95-96.

131 Gregor, N., 2000, 1051.

132 Citado en USSBS, *Over-all Report (European War)*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1945, 95.

133 Knauth, B., Ch. y S., 15 de mayo de 1944, 110.

134 Kardorff, U. von, 1966, 119-120. *Véase también* USSBS, *Cologne Field Report*, 2.ª ed., Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947, *passim*. El principal órgano del partido responsable del bienestar organizado era la Organización de Bienestar del

Pueblo Nacionalsocialista (Nationalsozialistische Volkswohlfahrt, NSV).
135 Knauth, B., Ch. y S., *op. cit.*, 112.
136 *Ibid.*, 101.
137 Seydewitz, M., 1945, 314.
138 *Ibid. Véase también* USSBS, *The Effects of Strategic Bombing on German Morale*, vol. 1, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947, 67.
139 Citado en USSBS, *A Brief Study of the Effects of Area Bombing on Berlin, Augsburg, Bochum, Leipzig, Hagen, Dortmund, Oberhausen, Schweinfurt, and Bremen*, 2.ª ed., Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947, 31.
140 Asistencia al trabajo: Kardorff, U. von, *op. cit.*, *passim*; Brodie, B., *op. cit.*, 132. Las tasas totales de absentismo laboral en Alemania durante el último año de la guerra duplicaron con creces las tasas de tiempos de guerra en Gran Bretaña, pues se acercaron al 20 por ciento de todas las horas laborables durante los últimos meses de la guerra; *vid.* Stanford Research Institute, *Impact of Air Attack in World War II*, *op. cit.*, 175.
141 Stanford Research Institute, *Impact of Air Attack in World War II*, *op. cit.*, 237.
142 Mujer berlinesa: Richie, A., *op. cit.*, 532.
143 Janis, I. L., 1976 (1951), 100.
144 Garner, H. H., 1945, 343-357; Janis, I. L., *op. cit.*, 123.
145 *Ibid.*
146 Citado en USSBS, *The Effects of Strategic Bombing on German Morale*, vol. 1, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947, 20.
147 *Ibid.*, 1, 3.
148 Citado en Kershaw, I., 1987, 204.
149 Citado en *ibid.*, 205-206.
150 *Ibid.*
151 Seydewitz, M., *op. cit.*, 313.
152 *Ibid.*
153 *Ibid.*
154 *Oberst* Edgar Petersen citado en Webster, Ch. y Frankland, N., 1961, 224.
155 Kardorff, U. von, *op. cit.*, 119.
156 USSBS, *The Effects of Strategic Bombing on German Morale*, vol. 1, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947, 32.
157 *Ibid.*, 7.
158 Citado en Drew Middleton, «Apathy Dominates Ruined Brunswick», *NYT*, 24 de junio de 1945, 11.
159 USSBS, *The Effects of Strategic Bombing on German Morale*, vol. 1, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947, 32.
160 Kardorff, U. von, *op. cit.*, 119-120.
161 Wendel, E., 1957, 200.
162 Jeremy Noakes, «Germany», en Noakes, J. (ed.), 1992, 56.
163 Janis, I. L., *op. cit.*, 83.
164 Seydewitz, M., *op. cit.*, 311.
165 *Ibid.*
166 USSBS, *The Effects of Bombing on Health and Medical Care in Germany*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office,1945, 3.
167 Kardorff, U. von, *op. cit.*, 119.
168 *Ibid.*, 90.
169 Citado en USSBS, *The Effects of Strategic Bombing on German Morale*, vol. 1, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947, 51-52.

170 Kirwin, G., 1985, 357.
171 Kardorff, U. von, *op. cit.*, 201, 119.
172 *Ibid.*
173 Citado en Jeremy Noakes, *op. cit.*, 56.
174 Paso adelante del Estado: USSBS, *The Effects of Strategic Bombing on German Morale*, vol. 1, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1947, 60-61.
175 Obreros esclavos franceses: *Ibid.*, vol. 2, 1, 22.
176 Citado en Jeremy Noakes, *op. cit.*, 56.
177 Citado en Overy, R. J., 1997 (1995), 113.
178 Karant, M., octubre de 1945, 130.
179 Citado en Richie, A., *op. cit.*, 530.
180 Bessel, R., 2004, 181.
181 Citado en Williamson Murray, «Did Strategic Bombing Work?», en Cowley, R. (ed.), 2001, 504.
182 Producción de 24 000 cazas: USSBS, *V-Weapons (Crossbow) Campaign*, Washington D. C., Military Analysis Division, U.S. Government Printing Office, 1945, 1-3.
183 Beaumont, R., enero de 1987, 15.
184 Defender la patria: USSBS, *The Effects of Strategic Bombing on the German War Economy*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1945, 39-40; interrogatorio de Speer, 18 de julio de 1945, en Webster, Ch. y Frankland, N., 1961b, 381; Overy, R. J., 1997 (1995), 131.
185 Overy, R. J., marzo de 1992, 25-26.
186 Cuarto de millón de hombres: Murray, W., 1992, 93.
187 USSBS, *The Effects of Strategic Bombing on German Morale*, vol. 2, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1946, 41.
188 *Ibid.*
189 USSBS, interrogatorio del *Generaloberst* Alfred Jodl, 29 de junio de 1945, 137.315-362, AFHRA.
190 *Ibid.*
191 *Ibid.*
192 Kardorff, U. von, *op. cit.*, 201.
193 *Ibid.*, 214-215, 225.
194 Citado en Penrose, A. (ed.), 1992, 161, 166.
195 *Ibid.*
196 Raymond Daniell, «Disintegration of Germany Proceeds Rapidly», *NYT*, 15 de abril de 1943, E3.
197 Bach, J. jr., *op. cit.*, 18.
198 USSBS, *Over-all Report (European War)*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1945, 107.
199 Alrededor de 1,5 millones de personas: Olaf Groehler, *op. cit.*, 284-286.
200 Todas las citas de Knauth proceden de Knauth, P., 1946, cap. 7.
201 «Masacre por bombardeo»: «Massacre by Bombing» de Vera Brittain se publicó por primera vez en Gran Bretaña en forma de panfleto con el título *Seed of Chaos: What Mass Bombing Really Means* (Brittain, V., 1944). Para una revisión de la oposición a los bombardeos por parte de los pacifistas estadounidenses y la reacción de Shirer y la prensa estadounidense ante la valiente cruzada de Vera Brittain contra los bombardeos de destrucción, *vid.* James J. Martin, «The Bombing and Negotiated Peace-in 1944», en Martin, J. J., 1971. *Véase también* Grayling, A. C., 2006, cap. 5.
202 Orwell, S. y Angus, I. (eds.), 1968, 151.

203 *Ibid.*
204 *Ibid.*
205 *Ibid.*, 152.
206 Entrevista del autor con Paul Slawter, 24 de julio de 1994.

* N. del T.: Alegato contra la sociedad de consumo y el culto al crecimiento económico. Publicado en 1973, la primera edición en español es de 1978 (H. Blume, Barcelona).

** N. del A.: Así y todo, en 1944 no habría sido posible ningún desembarco sin el sufrimiento y sacrificio del Ejército Rojo y del pueblo soviético en el Frente Oriental de Alemania, donde perecieron más ciudadanos y soldados que en la suma del resto de frentes de guerra.

*** N. del E.: La ópera *El ocaso de los dioses*, de Richard Wagner, última parte del ciclo *El anillo del nibelungo* estrenada en julio de 1876, de la que Hitler era un devoto seguidor. En los últimos días del Reich nazi designó un operativo de destrucción masiva de Berlín y del holocausto definitivo de los alemanes, que el Führer nazi consideraba que no debían sobrevivir a la derrota.

**** N. del T.: Pasaje del *Himno de batalla de la república*, célebre canción patriótica de la época de la Guerra de Secesión.

***** N. del A.: En su punto máximo, la 8.ª Fuerza Aérea disponía de unos 200 000 efectivos, 2800 bombarderos pesados y más de 1400 aviones de caza. Había 40 grupos de bombardeo y 15 de cazas. Más de 350 000 estadounidenses sirvieron en la 8.ª Fuerza Aérea durante la contienda. Se concedieron 17 Medallas de Honor a sus tripulantes y la 8.ª tuvo 261 ases de caza. A modo de comparación, la 15.ª Fuerza Aérea, con sus efectivos máximos, tenía 1190 bombarderos.

****** N. del T.: Aparece en el libro quinto de la obra *Los hermanos Karamázov* (1880), aunque también se publicó de manera seriada independiente de enero de 1879 a noviembre de 1880. La traducción de la cita es de: F. M. Dostoievski, *Los hermanos Karamázov*, F. Otero y M. Sánchez-Nieves Fernández. M. Rebón (trad. y notas), Madrid, Alba, 2013.

******* N. del E.: Publicado en 1946, es la primera monografía detallada de Alemania tras la guerra. Knauth visitó Berlín en ruinas, el Berghof de Hitler en Berchtesgaden y el campo de concentración de Buchenwald, entre otros lugares, y entrevistó a civiles alemanes, soldados estadounidenses y oficiales del Ejército Rojo.

CAPÍTULO 17

UN DESFILE DE MISERIAS

Nuestros aviadores que fueron prisioneros de los alemanes son especiales. Estaban allí, en el vientre de la bestia. Vieron y experimentaron la tiranía que el resto de aviadores solo había conocido de lejos.

Robert «Rosie» Rosenthal,
100.º Grupo de Bombardeo

Londres, 28 de marzo de 1945

Esa mañana, Winston Churchill remitió una nota a Charles Portal, jefe de la RAF. «Me parece que ha llegado el momento de revisar la cuestión de bombardear las ciudades alemanas con el único fin de incrementar el terror, aunque con otros pretextos. De otro modo, nos haremos con el control de una tierra sumida en una devastación absoluta […] La destrucción de Dresde sigue constituyendo un serio interrogante contra la conducción del bombardeo aliado […] Considero necesaria una concentración más precisa en los objetivos militares, como el petróleo y las comunicaciones en las inmediaciones de la zona de batalla, en lugar de dedicarse a meros actos de terror y destrucción premeditada, por más impresionantes que sean».[1]

Portal estaba indignado. Aunque sus presiones no habían logrado que Arthur Harris se centrara en los blancos militares a los que ahora el primer ministro parecía dar preferencia exclusiva, le molestaba el hecho de que el Mando de Bombarderos solo fuera una unidad de terror. Desempeñó un papel fundamental en las campañas contra el petróleo y el transporte y, ese mismo mes de enero, fue Churchill quien había presionado a la RAF para que empezara a «bañar en su propia salsa»[2] las ciudades del este de Alemania. ¿Estaba ahora tratando de hacer recaer toda la responsabilidad de Dresde sobre el Mando de Bombarderos? Portal así lo pensaba.

Cuando le mostraron una copia de la nota del primer ministro, Arthur Harris la calificó de «insulto, tanto a la política de bombardeo del Ministerio del Aire, como a la forma en que dicha política ha sido ejecutada por el Mando de Bombarderos».[3] Sin embargo, al contrario que Portal, consideraba que el bombardeo de área debía continuar. «Desde mi punto de vista, considero que el resto de ciudades de Alemania no vale los huesos de un granadero británico»,[4] refunfuñó.

Portal sugirió a Churchill que retirara su «minuta». El primer ministro, con buen criterio, aceptó y redactó otra en términos más suaves.[5] Una semana más tarde, los británicos cesaron su ofensiva de área y empezaron a debatir con los estadounidenses poner fin por completo a la campaña aérea estratégica. Ambas fuerzas aéreas se habían quedado sin blancos estratégicos que bombardear.

El 16 de abril, Carl Spaatz envió una directiva a sus dos comandantes de bombardeo en Europa, Jimmy Doolittle en Inglaterra y Nathan Twining en Italia. «Los avances de los efectivos terrestres han puesto fin a la Guerra Aérea Estratégica llevada a cabo por las Fuerzas Aéreas Estratégicas de Estados Unidos y por el Mando de Bombarderos de la RAF. Se ha ganado de manera decisiva, que se revela de forma cada vez más evidente a medida que nuestros contingentes invaden Alemania. A partir de ahora, nuestras Fuerzas Aéreas Estratégicas deberán operar con nuestras Fuerzas Aéreas Tácticas en estrecha cooperación con nuestros ejércitos».[6]

Nueve días más tarde, la 8.ª Fuerza Aérea voló su última misión de bombardeo pesado de la guerra europea, una serie de incursiones sobre las extensas fábricas Skoda, en Pilsen, Checoslovaquia, y contra blancos menores en Austria. Fue una misión táctica solicitada por los efectivos terrestres, no una incursión estratégica. Se creía que la fábrica checa de municiones estaba suministrando carros de combate y cañones pesados a las unidades alemanas en esa área del Reich en vías de desmoronamiento y había centros ferroviarios en el interior y en las inmediaciones de Salzburgo que todavía movían tropas y suministros del enemigo.

Una parte de la fuerza de Pilsen, el 384.º Grupo de Bombardeo, despegó de Grafton Underwood, en las Midlands inglesas, el mismo aeródromo desde el que la 8.ª Fuerza Aérea lanzó su primera misión de bombardeo pesado de la guerra, el 17 de agosto de 1942. En aquella breve misión sobre Ruan no se produjeron pérdidas. El 25 de abril de 1945, en la misión de bombardeo pesado número 968, seis bombarderos sucumbieron al mortífero fuego de *flak* sobre las fábricas Skoda. Los 42 tripulantes desaparecidos en acción fueron las últimas bajas de combate encajadas por la 8.ª Fuerza Aérea. Al día siguiente, los Ejércitos soviético y estadounidense se encontraron en el río Elba y la Alemania nazi quedó partida por la mitad. La rueda de la historia giró.

Uno de los aviadores que lograron regresar de Pilsen definía el espíritu

indomable de la fuerza aérea que logró sumir a Alemania en la derrota. El teniente coronel Immanuel «Manny» Klette, de 27 años de edad e hijo de un ministro luterano emigrado de Alemania, había llegado a Inglaterra a principios de 1943. En esa época, la esperanza de vida media de un tripulante de bombardeo estadounidense era de quince misiones. Voló contra los blancos más duros –Saint-Nazaire, Vegesack, Schweinfurt–, fue herido por la *flak* en una ocasión y sufrió cinco fracturas en un aterrizaje forzoso en Inglaterra. Una vez recuperó el uso de las piernas, se incorporó al 91.er Grupo de Bombardeo, con base en Bassingbourn, y tomó el mando de uno de sus escuadrones Pathfinder, equipados con radar. Aunque no estaba obligado a volar, lideró a sus hombres en todas las misiones difíciles, incluida la gran incursión contra Berlín del 3 de febrero de 1945. «Le pedí una vez más que se quedara en tierra –dijo su superior–. Pero él continuó volando. Me empecé a enfadar y le ordené ir solo cuando fuera su turno de volar. Siguió yendo. ¿Qué demonios se puede hacer con alguien así?».[7] El viaje a Pilsen de «Manny» Klette del 25 de abril fue su incursión de bombardeo número 91 de la guerra, un récord en el teatro europeo.

Otro tipo de fuerza aérea

La última carga que lanzó la 8.ª Fuerza Aérea fue alimento para gente hambrienta. A finales de abril, los alemanes seguían reteniendo con mano de hierro una extensa parte de los Países Bajos. Con el fin de ralentizar el avance aliado y castigar la persistente resistencia neerlandesa, los fanáticos comandantes nazis suprimieron la distribución de víveres entre la población y abrieron los diques, lo que inundó buena parte de las tierras de cultivo del país. Hacia la primavera de 1945, más de 12 000 neerlandeses habían perecido de inanición y 4,5 millones padecían malnutrición;[8] cuando las reservas de raíces de remolacha azucarera, de repugnante sabor, se agotaron, los neerlandeses tuvieron que comer bulbos de tulipán. «Como no nos regale algo el cielo –escribió una neerlandesa a su hermano en Inglaterra–, pronto moriremos».[9]

En la última semana de abril, la irreductible guarnición nazi seguía negándose a rendirse. El general Eisenhower presionó a las autoridades civiles germanas en los Países Bajos para acordar un alto el fuego que permitiera a los bombarderos británicos y estadounidense lanzar víveres desde el aire. Si hacían algo por interrumpir los lanzamientos de víveres, les advirtió Eisenhower, los aliados tratarían «a todos y cada uno de los oficiales y soldados responsables de tales interferencias como infractores de las leyes de la guerra».[10]

El envío aéreo supuso un salvavidas para los neerlandeses y una ayuda psicológica muy necesaria para los *bomber boys* estadounidenses, algunos de los cuales tenían reticencias con su misión de destructores autorizados por el Estado. «En largas conversaciones hasta altas horas de la noche […] [Nos preguntábamos]

¿Qué nos está pasando? ¿Somos máquinas? ¿Somos vengadores?»,[11] recordó Harry Crosby, antiguo bombardero del «Sangriento 100.º» y ahora oficial de operaciones. El 1 de mayo, el día que el mundo recibió la noticia del suicidio de Hitler, la 8.ª se convirtió, en palabras de Crosby, en «otro tipo de fuerza aérea»,[12] no estratégica, sino humanitaria, encuadrada en la misión que los británicos denominaron Operación Manna [maná] y los estadounidenses, de forma menos respetuosa, Operación Chowhound [zampabollos]. Se acordó con los alemanes que solo volarían dotaciones mínimas –sin los artilleros–, aunque esta orden se ignoró casi por completo. «Todo el mundo quería volar», recordó Crosby. Incluso personas de mantenimiento y capellanes subieron a las aeronaves pesadas tras cargar las bodegas de bombas con cajas de raciones militares y sacos con patatas donadas por los granjeros británicos.

Los bombarderos entraron en el espacio aéreo neerlandés en fila india a muy baja altura, algunos a no más de 60 metros, y lanzaron la carga en áreas abiertas marcadas con enormes cruces rojas. Fue un lanzamiento «libre» –las cajas de comida no llevaban paracaídas–, pero los militares confeccionaron pequeños paracaídas con pañuelos y retales de tela, los llenaron de dulces, cigarrillos y comida casera y los arrojaron al azar. Los combatientes de la Resistencia sacaron de sus escondrijos en pajares y bodegas los paracaídas de aviadores aliados abatidos a los que habían salvado de la Gestapo, los pintaron de vivos colores y los convirtieron en «ropas de la felicidad»: sombreros, bufandas y faldas. A continuación, se unieron a las decenas de millares de agradecidos compatriotas que, en desafío a las órdenes nazis, se concentraron en las zonas de lanzamiento; ondeaban pequeñas banderas británicas y estadounidenses que habían guardado para la hora de su liberación. En las afueras de Ámsterdam, la Fortaleza de Charles Alling sobrevoló campos de tulipanes de brillantes colores. En uno de ellos, habían recortado los tulipanes de forma que se pudiera leer: «muchas gracias, yanquis».[13]

«Me sentí mejor con Manna-Chowhound que en la Operación Clarion»,[14] confesó Harry Crosby.

MIENTRAS CHOWHOUND ESTABA EN SU APOGEO, EL GENERAL DOOLITTLE autorizó a los 30 000 miembros del personal de tierra de la 8.ª Fuerza Aérea «a hacer recorridos aéreos por Alemania para que vean con sus propios ojos lo que han contribuido a hacer».[15] Mecánicos, cargadores de bombas, cocineros, chóferes, operadores de torre de control y mecanógrafos volaron a baja cota sobre las ciudades alemanas castigadas por las bombas… «Misiones tranvía» las llamaban los hombres. «Cada ciudad era igual que la anterior […] gris, derruida y muerta»,[16] anotó en su diario un miembro del 100.º Grupo de Bombardeo. «No podrá haber una nueva Alemania –afirmó Danny Roy Moore de Homer, Luisiana–. Nunca podrán reconstruirla, de ninguna manera».[17]

Ni siquiera los hombres que habían causado tal destrucción podían creer la magnitud. Kenneth «Deacon» Jones, piloto de la 8.ª Fuerza Aérea, voló una misión tranvía el 3 de mayo de 1945 y recogió sus impresiones en una libreta.[18] Jones esperaba con ansia el día que podría volar sin miedo sobre Alemania y, sin embargo, al contemplar la tierra devastada solo sintió «vacío». Las poderosas industrias del valle del Rin habían quedado hechas añicos, pero también casas y hospitales, escuelas y centros sociales y buena parte de las catedrales de Lubeca, Maguncia, Münster y Colonia. «Los europeos deberían ruborizarse de vergüenza –declaró Joseph Goebbels– al pensar que un piloto terrorista de 20 años, americano, canadiense o australiano, puede, y tiene autorización para ello, destruir un lienzo de Alberto Durero o de Tiziano y cometer sacrilegio contra los nombres de la humanidad más venerables».[19] Sin embargo, «Deacon» Jones nunca tuvo dudas de que las bombas que descargó sobre Alemania eran un castigo proporcionado a la naturaleza del crimen.

La misión tranvía de Jones fue diferente a la de muchos otros. Su oficial superior quería que los hombres pasearan por las calles de una ciudad silenciadas por las bombas aliadas, para que vieran y olieran los desechos de la guerra total. Los hombres, tras aterrizar en una base aérea en la frontera entre los Países Bajos y Alemania, subieron a camiones del Ejército que los trasladaron a Colonia, el agitado puerto fluvial de casi un millón de personas convertido en mausoleo después de treinta y tres meses de bombardeos, la mayoría ejecutados por los británicos.[20] Muchos de los 40 000 habitantes que quedaban en la ciudad se habían convertido en moradores de cuevas, trogloditas que compartían carboneras alumbradas por velas con ratas y moscas portadoras de enfermedades. «Gordas e insolentes»,[21] las ratas vivían de los cadáveres en descomposición que no habían sido retirados de las ruinas. Mientras caminaba por aquel lugar espectral, entre las calles flanqueadas de esqueletos de chimeneas sin humo y montañas de escombros de treinta metros de alto, Jones sintió como si estuviera visitando lo más profundo del infierno.

A los aviadores les explicaron que los nazis habían huido de Colonia presa del pánico y que se habían llevado con ellos a casi todos los hombres y mujeres que podrían haber aliviado el sufrimiento de los que habían dejado atrás.[22] No había funcionarios municipales, doctores o enfermeras, policías o trabajadores sociales. Los habitantes de Colonia, amantes del vino del Rin y de las *Kartoffelklöße* [albóndigas de patata], habían quedado reducidos a una existencia animalesca, a escarbar en busca de comida entre montañas malolientes de cascotes y hierros desvencijados. Sin embargo, incluso en esta urbe que casi había dejado de existir, «Deacon» Jones vio a frágiles mujeres alemanas que barrían y limpiaban lo que quedaba de su calle y acera. No parecían inquietarse por el hecho de que las calles cubiertas de escombros eran «extraordinariamente infranqueables».[23] Jones lo comprendió. En aquel lugar fantasmagórico era importante reafirmar que «la vida

debe continuar». Pese a ello, casi todos los supervivientes de Colonia, observó, permanecían ocultos a la vista, encerrados en su guarida subterránea, como si no quisieran asumir lo que les habían hecho.*

Al transitar por las calles en los camiones militares, Jones pudo ver la fría furia en el rostro de las «mujeres de los escombros». Allí estaban los gánsteres aéreos que habían descargado sobre ellas aquel profundo dolor. Horas antes, unos B-24 pasaron atronadores a tan baja altura que, desde el suelo, podían distinguirse claramente las bodegas de bombas, lo que reavivó en los habitantes el recuerdo de las «explosiones devastadoras»[26] que habían destrozado su vida, «el martilleo del cielo sobre la tierra».[27]

Los camiones se detuvieron en el centro de Colonia y los hombres se agruparon para dar un paseo por la ciudad. Jones se detuvo un momento para anotar una entrada en su diario: se preguntó cómo podía proclamar nadie «hemos ganado» tras haber visto esas ruinas… Sin embargo, ganar había sido enormemente necesario. De vuelta a la pista de despegue, mientras arrancaba los motores de su bombardero, solo tenía en mente un pensamiento: un profundo deseo de no volver jamás «de esta manera […] por ningún motivo». Nunca antes el intacto Estados Unidos le había atraído con más urgencia. Mientras cruzaba el mar del Norte bajo una cobertura de nubes bajas, sintió como si se hubiera cerrado la puerta de su juventud: «Tenía 20 años, pero me sentía un anciano».

La marcha bajo la nieve

La 8.ª Fuerza Aérea tenía una última misión. Era necesario sacar a los prisioneros de guerra aliados del sur de Alemania y de Austria a campamentos de tránsito del norte de Francia, donde los alimentarían, vestirían y les darían atención médica antes de enviarlos a casa. Las denominaban «misiones de recuperación».

«Rosie» Rosenthal –ya de vuelta en Thorpe Abbotts y recuperado del todo de las heridas que había sufrido en la incursión berlinesa del 3 de febrero– fue uno de los primeros voluntarios. «Me reincorporé al 100.º demasiado tarde para otra oportunidad con los alemanes, pero esa era una misión que realmente quería volar».[28] Se trataba de un vuelo humanitario a Linz, Austria, y los prisioneros liberados eran franceses. «Después de eso, quería ir al sur de Alemania a recoger a nuestros aviadores, pero al 100.º no le habían asignado esa misión».

«Esperábamos a que nos recogieran en un lugar llamado Moosburg, cerca de Múnich, un enorme campo de prisioneros liberado por el general Patton –rememoró el teniente Lou Loevsky–. Fue como un relámpago en un cielo azul. Un día éramos esclavos, al día siguiente éramos libres. El día que nos liberaron, muchos no pudieron contenerse y lloraron. Yo no lo hice. Conseguí no llorar diciéndome a mí mismo que estaba soñando y que, si lo hacía, me despertaría siendo todavía un prisionero».[29]

Ninguno de esos hombres había iniciado su cautiverio en Moosburg. Los aviadores aliados llegaron allí en los últimos días de la guerra, tras largas marchas forzadas desde campos situados en el Frente Oriental de Alemania. Por espacio de tres meses, el mundo exterior les perdió la pista: ni siquiera la Cruz Roja fue capaz de localizarlos. Viajaron a pie y en tren a través del caos general del Reich moribundo, donde fueron testigos tanto del sufrimiento causado por sus bombas, como de la barbarie que habían tratado de erradicar con riesgo de su vidas. «Nadie en casa creería lo que muchos de nosotros vimos y experimentamos»,[30] afirmó Gale Cleven, del «Sangriento 100.º».

Esta historia comenzó el 27 de enero de 1945 y no tiene final, pues ninguno de los aviadores de la marcha superó jamás el recuerdo de su experiencia. Ese día, con los soviéticos acercándose a Posen y Breslavia, a unos 130 kilómetros al norte y al sur de Sagan, Hitler ordenó a la Luftwaffe que trasladara a los prisioneros del Stalag Luft III a campos situados al oeste de Berlín. También se emitió orden de evacuar otros *Stalag* situados en el trayecto de la avalancha soviética. Entre los centenares de miles de prisioneros bajo custodia alemana había 95 000 estadounidenses, de los cuales 38 000 eran aviadores; tripulantes de bombardero y pilotos de caza de unidades desplegadas por toda Europa. Hitler quería retener a esos aviadores como rehenes ante cualquier eventualidad. Una de sus retorcidas ideas era alojarlos en ciudades sometidas a intensos bombardeos anglo-estadounidenses. Otra consistía en ejecutarlos si continuaban los ataques.

EN LA TARDE DEL 27 DE ENERO, LOS PRISIONEROS DEL COMPLEJO SUR del Stalag Luft III se divertían con una producción *kriegie* de la popular comedia de Broadway *You Can't Take It with You*.** En mitad del primer acto, las puertas se abrieron de par en par. El coronel Charles Goodrich, el oficial de mayor rango en el complejo, corrió por el pasillo central, saltó al escenario y alzó las manos para pedir silencio. «Los esbirros […] nos dan treinta minutos para estar en la puerta delantera. Cojan sus cosas y formen».[31]

Se enviaron mensajeros por todos los complejos para dar la noticia. Los hombres se pusieron a preparar raciones de emergencia que habían ido reservando: chocolate, azúcar, frutas desecadas y queso. Al igual que la mayoría de prisioneros, David Westheimer pensaba que estaba preparado para el frío. Llevaba dos pares de calcetines, calzones largos de lana, camisa y pantalones del mismo material, un jersey, chaqueta de uniforme, gorro, una gruesa bufanda, abrigo y dos pares de guantes.[32] Había nevado durante todo el día y, al anochecer, los hombres formaron en columna de a tres ante sus barracones. Había mucha nieve acumulada sobre el suelo y el viento soplaba con ferocidad desde el oeste, la dirección hacia la que marcharían. Los hombres del complejo sur, mientras esperaban a oscuras la orden de emprender la marcha, golpeaban la blanda nieve con los pies para tratar de mantenerlos calientes. Algunos temblaban,

aterrorizados, ante la perspectiva de adentrarse en un futuro desconocido. «La vida en la prisión no era un pícnic –dijo Gale Cleven–, pero era relativamente segura. Al otro lado de la alambrada, quién podría saber lo que nos esperaba».[33]

Los primeros que abandonaron el Stalag Luft III fueron los 2000 cautivos del complejo sur. Les siguieron los hombres del complejo oeste, encabezados por el coronel Darr Alkire, primer jefe del 100.º Grupo de Bombardeo. John Egan y «Buck» Cleven, que habían vivido juntos en el *Stalag*, seguían a Alkire. El complejo central del coronel Delmar Spivey fue el último en partir, alrededor de las 03.00 h de la madrugada. En cabeza de la columna de retaguardia iba el general Arthur Vanaman, que cojeaba de forma visible por las heridas sufridas cuando se lanzó en paracaídas sobre Alemania y se convirtió en el oficial de mayor rango en manos del enemigo. A medida que pasaban junto a los almacenes del campo, a cada hombre se le entregó una caja de la Cruz Roja que pesaba unos 5 kilogramos. Esas «maletas» eran demasiado pesadas para cargar con ellas, por lo que los hombres las abrieron y se llenaron los bolsillos de sus artículos favoritos: barras de chocolate (Barras-D), pasas y cigarrillos. Los guardias del campo los esperaban fuera de las puertas, con los perros de presa gruñendo y tirando amenazadores de las correas y con las ametralladoras montadas sobre carros de caballos. Se había sumado a los guardias un puñado de muchachos de las Juventudes Hitlerianas, así como algunos barrigudos miembros de la *Volkssturm*, la improvisada milicia de Hitler. Los esbirros anunciaron que dispararían a todo aquel que intentara escapar. «Y así partimos –recordó Lou Loevsky– con destino desconocido».[34]

Mientras el teniente A. Edwin Stern del «Sangriento 100.º» marchaba por el silencioso pinar frente al oscuro campo, le asaltó un terrible pensamiento. La primavera anterior, cuando lo capturaron cerca de Berlín, una mujer salió de la airada muchedumbre que le rodeaba y le escupió en la cara y unos chicos de las Juventudes Hitlerianas le tiraron piedras con la ira reflejada en la cara. Ahora se hallaba entre la misma gente a la que habían bombardeado, entre colonos germanos asentados en Silesia, en el *Lebensraum* creado por la rápida conquista hitleriana de Polonia. ¿Cómo sería la bienvenida?

Sin embargo, la mayoría de prisioneros inició la marcha con muy buen ánimo. «Hubo muchas bromas y chanzas [...] los muchachos del “Tío Joe”*** nos encontrarían y liberarían en un día, más o menos –relatón Cleven–. Seis o siete horas más tarde, ya nadie reía».[35] Casi todo el mundo estaba sumido en un silencio desesperado, cada hombre recluido en sus pensamientos mientras libraba una solitaria batalla contra el frío.

Durante la marcha bajo la peor tempestad de nieve en Europa en décadas, algunos prisioneros sufrieron ceguera temporal a causa de la nieve lacerante. Con la cabeza gacha y los hombros encorvados contra el viento los hombres caminaban adormecidos. Cuando un hombre caía de rodillas, derrotado por el

agotamiento y el frío, los compañeros lo levantaban y le introducían terrones de azúcar en la boca.

El frío difuminó las líneas de autoridad y creó una comunión de penurias entre los prisioneros y sus guardias. Los vigilantes de mediana edad, demasiado exhaustos para cargar con los fusiles, se los daban a los prisioneros para que los llevaran. *Alles ist kaputt* [todo está perdido], murmuraban con amargura. En cierto momento, el teniente Stern levantó la mirada y a través del torbellino de nieve vio a dos estadounidenses que ayudaban a uno de los guardias más viejos, que ya no podía más. En dos días de marcha, fallecieron dos guardias y cuatro estadounidenses. Se habló de huir, de amotinarse incluso, pero los comandantes estadounidenses ordenaron a los suyos que se mantuvieran juntos y en orden. Estaban en lo más profundo del Reich y todo lo que había más allá de la carretera helada era el frío mortal. Mejor afrontarlo juntos que solos.

Los alemanes no les daban ni agua ni comida. Por la noche, los prisioneros eran alojados en graneros, iglesias, gallineros y campos de concentración abandonados. Una noche, el grupo de Darr Alkire durmió en una fábrica de cerámica en la que trabajaban obreros-esclavos polacos y franceses de un campamento de prisioneros de la zona. Algunas mujeres ofrecieron sus cuerpos a cambio de cigarrillos, barras de chocolate y jabón americano, aunque la mayoría de hombres, aunque hambrientos de sexo, estaban demasiado debilitados para aceptar el ofrecimiento. Cleven y Egan se estiraron sobre el suelo de cemento, por fortuna calentado por gigantescos hornos situados en los sótanos. «Era difícil pegar ojo –afirmó Cleven–. Los hombres aullaban entre sueños que no podían marchar ni un paso más».[36] Tras un largo descanso, alcanzaron una nueva aldea. Para entonces, los guardias apenas los vigilaban. Los germanos estaban absortos en su propia batalla por la supervivencia. Solo los perros de presa, soltados de sus correas, vigilaban los flancos de la columna.

La fila de prisioneros se extendía casi 50 kilómetros por la misma ruta que Napoleón siguió en su retirada de Moscú y la estrecha carretera estaba atestada de refugiados que huían del avance soviético. La lastimosa caravana formaba parte de la mayor migración por pánico de la historia de Europa. Esa semana, más de siete millones de personas, en su mayor parte de Silesia, Pomerania y Prusia Oriental, regresaban hacia la madre patria. Hacia finales de enero, llegaban a Berlín casi 50 000 refugiados diarios, parte del torrente humano desplazado que constituyó el blanco de los ataques estadounidenses del 3 de febrero contra las estaciones de trenes.[37] «[Pasamos] aldeas silenciosas y desiertas, en las que los refugiados se alineaban en las carreteras con sus carros tirados de caballos y reses en espera de partir –redactó en su diario secreto el periodista neoyorquino Eugene Halmos–. Los niños pequeños […] observan, con el rostro colorado por el frío, desde debajo de enormes pilas de enseres domésticos».[38] Grandes carros de heno, tirados por caballos famélicos, a los que se les veían los huesos, pasaban a su lado

entre repicar de cascos. Patriarcas impertérritos iban al frente y observaban impasibles a los prisioneros dar pequeños pedazos de chocolate a los niños que se apretujaban en los carros. De vez en cuando, un harapiento regimiento de la Wehrmacht pasaba a su lado, en dirección opuesta, hacia el avance soviético. Ya no eran los conquistadores que habían visto marcando el paso en los noticiarios estadounidenses. Tenían un aspecto increíblemente joven y parecían estar muy asustados. Algunos incluso pidieron comida a los prisioneros.

El 1 de febrero, las primeras oleadas de prisioneros llegaron a la ciudad guarnición de Spremberg, donde los alemanes les dieron por fin de comer: calderos de gachas de cebada aguadas y pan negro. El grupo de Alkire había recorrido casi 100 kilómetros en cinco días. Tras devorar la comida, caminaron el último kilómetro y medio hasta la estación de tren, donde les hicieron subir a vagones cerrados de ganado. Los trenes no estaban identificados como transportes de prisioneros, lo que alarmó a los hombres. Sabían que los cazas estadounidenses acechaban las vías férreas. «¿Adónde vamos?», le preguntó un prisionero a uno de los guardias. «A otro campo –le respondió–. No os va a gustar».[39]

POCOS DÍAS DESPUÉS, EL GRUPO DEL GENERAL VANAMAN LLEGÓ A SPREMBERG. Allí, los guardias informaron a Spivey de que sus hombres serían trasladados en tren al mismo lugar adonde acababan de enviar a los del complejo sur: un gran campo en la localidad de Moosburg, en el este de Baviera. Sin embargo, ni Vanaman ni Spivey los acompañarían. Irían a Berlín en misión secreta y desde allí los repatriarían a Suiza, en premio por haber conducido a sus hombres a Spremberg en buen orden. Spivey protestó. Quería seguir con sus hombres y no quería que pensaran que Vanaman y él habían llegado a un acuerdo particular para su liberación. Pero los guardias fueron inflexibles. Mientras veía marchar a sus 2000 hombres en dirección a la parada de tren, Spivey les gritó que «mantuvieran la cabeza bien alta».[40]

«Las condiciones en el interior de los vagones eran inenarrables –escribió en su relato de la marcha el navegante Frank Murphy, del 100.º Grupo de Bombardeo–. No podíamos estirarnos; solo podíamos permanecer de pie, o sentarnos en mantas sobre el duro suelo, con la barbilla entre las rodillas [...] Muchos hombres se desmayaron a causa del frío y la falta de comida. Otros estaban tan enfermos que vomitaban o perdían el control de sus intestinos y no había forma de limpiarse. Algunos se sentían tan desgraciados que lloraban».[41]

Dos días más tarde, hacia medianoche, el grupo de Frank Murphy llegó a un apartadero en Moosburg. Cuando el tren se detuvo, los hombres empezaron a vocear para que abrieran las puertas de los vagones de ganado. Querían aire libre, comida y agua, pero les dejaron encerrados toda la noche en los vagones. Cuando se abrieron las puertas, poco después del amanecer, la mayoría de prisioneros estaba demasiado débil para moverse; los guardias tuvieron que subir a los

vagones y sacarlos a empellones. Con las ropas marchadas de vómito y heces, marcharon hasta las puertas del Stalag VIIA, un sumidero de todas las porciones de humanidad a las que los nazis habían hecho la guerra. Esta pocilga infestada de parásitos sería su alojamiento para el resto de la contienda.

En el limbo

Una semana antes, el grupo de Darr Alkire llegó a un campo igual de penoso situado en los arrabales de Núremberg, a unos 130 kilómetros al norte de Moosburg. William H. Wheeler, piloto de la 8.ª Fuerza Aérea, en su decimoctavo mes de cautiverio tras haber sido derribado en la incursión de Ratisbona-Schweinfurt, estaba con ellos. Cuando los guardias abrieron las puertas de su vagón, Wheeler vio que se encontraban en un gran nudo ferroviario. También observó que los guardias de la Lufwaffe estaban respaldados por tropas de las SS de negros uniformes. Los alemanes habían previsto problemas. «La rabia y la ira de los prisioneros era casi suicida»,[42] recordó Wheeler. Gritaban maldiciones en alemán y parecían al borde del amotinamiento. Entonces, Alkire hizo correr la voz de que se tranquilizaran para poder llegar al campo, donde había comida y agua.

El Stalag XIIID carecía de calefacción o camas y estaba situado a apenas 3 kilómetros de un centro de carga ferroviaria que era una de las dianas favoritas de los bombarderos aliados. Allí, los aviadores probaron su propia medicina, pues la 8.ª Fuerza Aérea y el Mando de Bombarderos martilleaban la ciudad noche y día. Los hombres se refugiaban en trincheras superficiales excavadas fuera de los barracones y se cubrían la cabeza con mantas y abrigos para protegerse de la lluvia de metralla de los cañones antiaéreos del enemigo que explotaban en el cielo y caía a tierra. Los británicos descargaban bombas del tamaño de un camión pequeño y algunas caían cerca del campo, que se sacudía con ondas expansivas que podían romper huesos. «Yo rezaba (no solo por mí) –relató un aviador de la 8.ª Fuerza Aérea–, sobre todo porque ninguna ciudad estadounidense conociera nunca nada parecido».[43] El coronel Alkire, furioso, fue a ver al *Kommandant* y le exigió que sus hombres fueran trasladados a otro campo. No había más lugar donde llevarlos, le respondieron. ¿Quizá preferiría que los llevaran a las llamas de Núremberg?

Los hombres aprendieron a convivir con las bombas. El mayor enemigo era el hambre. Menos de una semana después de la llegada a Núremberg de los prisioneros, los alemanes se quedaron sin sopa de cebada y patatas y empezaron a servir verdura deshidratada, infestada de gorgojos y gusanos. Algunos prisioneros apartaban los insectos; otros los devoraban y alentaban a los más pusilánimes a que no se comieran su comida para poder quedársela.

El primero de abril, los prisioneros oyeron en sus radios clandestinas que el

7.º Ejército estadounidense avanzaba directo hacia Núremberg. Dos días más tarde, más de 15 000 demacrados prisioneros formaron en columna y marcharon por la carretera de Múnich. Era una zona caliente y cada día corrían el peligro de recibir fuego amigo desde el aire. Al pasar junto a un nudo ferroviario, un escuadrón de Thunderbolt se lanzó sobre ellos y los ametralló. Murieron tres aviadores y tres más resultados heridos. Al día siguiente, los hombres hicieron en la carretera una enorme réplica de la insignia del Cuerpo Aéreo estadounidense, con una flecha que apuntaba en la dirección de la marcha. «Esto puso fin al bombardeo de la columna»,[44] manifestó el sanitario del grupo, el sargento Gordon K. Butts.

Aunque la marcha se inició bajo un cielo radiante, la primera tarde empezó a caer una lluvia helada que acompañó a los aviadores durante días. Para mantener el orden, Alkire necesitaba más comida. Quería recibir de inmediato paquetes de la Cruz Roja, le dijo al capitán alemán a cargo de la marcha. Si moría alguno de sus hombres, lo responsabilizaría en persona.[45]

ALKIRE IGNORABA QUE EL GENERAL VANAMAN Y EL CORONEL SPIVEY YA SE habían encargado de eso. Tras ser llevados a Berlín, se reunieron con representantes del *SS-Obergruppenführer* Gottlob Berger, que seguía a cargo de los campamentos de prisioneros de la fuerza aérea. Por mediación del Gobierno suizo, Berger organizó el envío desde Ginebra de suministros de la Cruz Roja a los prisioneros de guerra aliados trasladados desde el Frente Oriental. Al igual que su decisión anterior de impedir que las SS asumieran el control de los campos de la fuerza aérea después de la Gran Evasión, con esta maniobra buscaba apaciguar a los futuros vencedores, los aliados occidentales.

Estadounidenses y británicos proporcionaron una flota de 200 camiones y dos trenes especiales y los alemanes les garantizaron el paso bajo un acuerdo de socorro de emergencia organizado por Eisenhower. Animado por Churchill, que temía que Hitler planeara «asesinar a todos o a algunos de los prisioneros»,[46] Eisenhower remitió además un contundente mensaje a los jefes del Estado Mayor Conjunto de Washington: «Podrían perpetrarse actos de violencia contra prisioneros de guerra y masacres instigadas por las tropas de las SS o de la Gestapo al amparo del desorden general».[47] Se hicieron preparativos para enviar unidades de Operaciones Especiales de los ejércitos aliados a liberar campos cercanos al frente.[48] Los efectivos aerotransportados empezaron a entrenar en Inglaterra para organizar misiones de rescate de campos situados lejos de las líneas germanas, incursiones de paracaidistas similares a las que habían ejecutado las unidades del general Douglas MacArthur en Filipinas. Pese a todo, la guerra finalizó antes de que se intentara ningún rescate.****

Después de organizar la ayuda alimentaria de la Cruz Roja, Berger convocó a Vanaman y a Spivey a su cuartel general, que estaba muy vigilado. Quería que

Vanaman trasladara un mensaje a Eisenhower en el que transmitía su deseo de negociar –por códigos secretos de radio– una paz independiente con los aliados occidentales. Eso permitiría reforzar a la Wehrmacht y expulsar a los soviéticos al otro lado del Óder. Oficiales del alto mando del Ejército asesinarían a Hitler y Himmler –unos dementes, dijo Berger– y organizarían la «correcta y ordenada rendición»[49] del país a los aliados occidentales. Berger haría esto, explicó a Spivey y Vanaman, para salvar a su país de las bestias bolcheviques. También afirmó que quería salvar la vida de los prisioneros aliados, a los que Hitler amenazaba con liquidar en represalia por Dresde.

Vanaman aceptó trabajar con Berger, aunque solo después de que este prometiera poner fin a las marchas forzadas de prisioneros y acelerar la entrega de alimentos. A continuación, Vanaman y Spivey entraron de forma clandestina en Suiza. Desde allí, Vanaman voló a Francia, donde se reunió con el general Spaatz. Este se mostró escéptico ante la propuesta de paz de Berger. «Es indudable que alguien le ha tomado el pelo»,[50] le dijo a Vanaman; luego, se lo quitó de encima al enviarlo a Washington. El general presentó un informe completo al Departamento de Guerra, que fue ignorado de forma notoria. Nadie en la estructura de mando aliada habría aceptado ese cobarde acuerdo con un hombre al cual Vanaman y Spivey, en su mutua aversión hacia los comunistas, consideraban «un gran alemán».[51] En 1967, Vanaman seguía sin cambiar de idea: Estados Unidos «estaría en una posición mucho mejor hoy –afirmó en una entrevista– si hubiésemos hecho lo que Berger quería que hiciéramos […] negociar una paz con los aliados occidentales […] los soviéticos tenían extensas líneas de suministro y creo que [la Wehrmacht] podría haberles hecho retroceder […] a las fronteras de Alemania».[52]

Después de la guerra, Spivey visitó a Berger con frecuencia y le invitó a reuniones de prisioneros de guerra en Estados Unidos, donde lo honraron como el hombre que había salvado a los estadounidenses de la inanición y de ser masacrados en masa.[53] Según Berger, a principios de la primavera de 1945, Hitler ordenó que todos los aviadores aliados bajo custodia de los alemanes fueran llevados a su fortaleza y refugio de montaña de Berchtesgaden, en los Alpes bávaros, al sur de Múnich. Allí serían retenidos como rehenes mientras negociaba una tregua favorable con los aliados occidentales. Si Roosevelt y Churchill no cooperaban, haría ejecutar a los 35 000 aviadores. Eva Braun, la amante de Hitler, se opuso a la orden por motivos morales. Sabedora de que Berger también se oponía, hizo que Hitler le entregara la orden firmada. Por medio de una astuta treta burocrática, Berger se aseguró de que nunca se ejecutase.[54]

Berger sostiene que esto ocurrió el 22 de abril, aunque no hay testigos ni documentos que corroboren la historia. Ese mismo día, Hitler decidió quedarse –y morir– en su búnker de Berlín. Si había tomado esa decisión, ¿para qué habría ordenado trasladar a los prisioneros a su reducto alpino?

Si Berger no salvó a los prisioneros aliados de una sentencia de muerte, tampoco logró detener las marchas forzadas. Lo que sí consiguió fue acelerar la entrega de paquetes de la Cruz Roja durante el traslado de los prisioneros. Algunos días después de su última reunión con Vanaman y Spivey, un convoy de camiones de la Cruz Roja enviados desde Suiza localizó la columna de Darr Alkire y entregó 4000 paquetes de comida. Mientras los *kriegies* se sentaban al aire libre a comer barras de chocolate y engullir latas de leche condensada, supieron por la BBC que otros aviadores de Estados Unidos, en su mayoría sargentos, estaban recorriendo marchas forzadas por otras regiones de Alemania. La Cruz Roja estaba tratando de monitorizar esos traslados, pero, con Alemania sumida en el caos, no pudo averiguar cuántos hombres había, dónde estaban y hacia dónde se dirigían. Los representantes de la Cruz Roja informaron a Londres y Washington de que sus fuentes en el interior de Alemania reportaban que estos hombres corrían un grave peligro.[55] La familia y allegados de los prisioneros «deben prepararse para recibir malas noticias»,[56] anunció un representante de la Cruz Roja.

Los artilleros

Los prisioneros en peligro procedían del Stalag Luft IV de Pomerania, algunos de los cuales todavía se estaban recuperando de las heridas punzantes que habían sufrido durante la carrera de Heydekrug. Los evacuaron a finales de enero, cuando los soviéticos estaban cerca. Algunos fueron enviados a campos situados más al oeste, pero unos 6000, en su mayoría estadounidenses, se dividieron en dos columnas y marcharon en dirección oeste por un estrecho corredor que bordeaba el mar Báltico, al norte del avance soviético principal sobre Berlín. Los guardias les comunicaron que sería «una excursión de tres días»[57] a su siguiente destino; sin embargo, cuando los germanos se rindieron a primeros de mayo, muchos de ellos aún seguían en la carretera caminando sin rumbo. Nunca se sabrá cuántos hombres perecieron en aquella marcha del hambre, pero es indudable que fallecieron centenares. Para los aviadores estadounidenses, fue el equivalente de la marcha de la muerte de Bataán de abril de 1942.[58]

El doctor Leslie Caplan, oficial médico jefe en el Stalag Luft IV, permanecía a retaguardia de la columna; recogía los enfermos y moribundos que se iban quedando rezagados en número creciente, afectados por difteria, neumonía, tuberculosis, disentería y congelación. Caplan hizo lo que pudo por ellos con su reducido equipo de sanitarios voluntarios, que practicaron cirugía menor entre la suciedad de un establo; puncionaban úlceras infectadas en los pies de los hombres con escalpelos improvisados con una hoja de afeitar atada a una ramita. Los granjeros negaban la entrada en sus establos a los prisioneros enfermos que les pedían pasar la noche, pues decían que estaban demasiado cubiertos de parásitos

para dormir con su ganado. «Era obvio –explicó Caplan a los investigadores– que el bienestar del ganado alemán tenía prioridad sobre el nuestro».[59]

La prueba más dura tuvo lugar el 14 de febrero. Ese día, los prisioneros se vieron obligados a marchar 35 kilómetros. «Los hombres padecían una disentería galopante y ni siquiera les dejaban parar para aliviarse –contó el sargento George Guderley–. Atravesábamos un pueblo y los hombres aminoraban un poco la marcha, se bajaban los pantalones y se dejaban ir [...] con los soviéticos a solo 25 o 30 kilómetros detrás de nosotros, no nos dejaban parar ni para beber un vaso de agua. Por lo que los hombres, sin mirar, se agachaban y se metían en la boca puñados de nieve. Pero la nieve de color caqui estaba llena de orina y heces sanguinolentas [...] esos hombres estaban ingiriendo hepatitis e ictericia».[60]

Esa noche, la nieve dejó paso a una lluvia helada y torrencial. La desanimada tropa durmió en el suelo empapado, «alfombrado de las heces de los prisioneros con disentería»[61] que les precedían en la marcha, y bebieron de zanjas que habían sido usadas como letrinas. Algunos que estaban convencidos de que no seguirían vivos a la mañana siguiente se despedían de sus amigos antes de conciliar el sueño. «Fue la peor noche de mi vida –recordó Guderley, el tipo duro de Chicago–. Fue peor que saltar en paracaídas de un bombardero en llamas».[62]

Aunque algunos hombres sobrevivieron a la marcha gracias al egoísmo –acumulando y escondiendo comida y leña–, la mayoría formó combinados, grupos de dos o tres prisioneros que buscaban juntos alimento y leña y lo compartían todo, incluso el calor corporal. El sistema de camaradería salvó vidas. «El día 35 fue mi día de saldar cuentas»,[63] rememoró el sargento Joseph O'Donnell. Ese día, O'Donnell, un enjuto artillero ventral de Riverside, Nueva Jersey, estuvo a punto de tirar la toalla. Se desplomó al lado de la carretera, cubierto con sus ropas empapadas. Miró su reflejo en un frío charco: era la primera vez que veía su rostro desde que había dejado el campo. «Vi un esqueleto [...] atormentado, hambriento, sin afeitar»,[64] escribió días después en su diario. Convencido de que no tenía posibilidades de sobrevivir, O'Donnell decidió morir allí mismo, sentado como un pedigüeño junto al camino. «Pero mi artillero dorsal me recogió, me llevó a un granero, me cubrió de paja y por la mañana me sentía un poco mejor».[65]

El 28 de marzo, llegaron a una localidad cercana a la orilla oeste del Elba. Cargaron a los prisioneros en vagones de ganado y los trasladaron al Stalag XIB, en Fallingbostel, a 50 kilómetros de distancia. Era un corral para prisioneros de todas las nacionalidades. «Queríamos volver a prisión, donde había comida y refugio –relató Guderley–. Aunque pronto descubrimos que aquel pozo asqueroso era peor que Luft IV».[66]

Una semana más tarde, se reunió a la columna de O'Donnell para conducirla a una nueva marcha forzada. Esta vez, los guardias los enviaron en dirección este, para escapar del avance de los ejércitos angloestadounidenses. Desanduvieron

buena parte del camino que habían recorrido el mes anterior. Mientras marchaban con un tiempo más cálido, alimentándose de la carne de los caballos muertos por los cazas estadounidenses, oyeron en la distancia el rumor de la artillería propia. Eso alentó sus esperanzas. Sin embargo, hacia el vigésimo día de marcha, algunos se preguntaban si tendrían fuerzas suficientes para aguantar.

DURANTE SU VIAJE A TRAVÉS DE LA ALEMANIA RURAL, LOS SARGENTOS artilleros del Stalag Luft I no hallaron patéticas procesiones de refugiados o atravesaron localidades aplastadas por las bombas aliadas. La única barbaridad que presenciaron fue la que les infligieron a ellos mismos. Un segundo grupo de prisioneros conoció las profundidades más insondables de la depravación nazi. Venían del Stalag XVIIB,***** una prisión que albergaba a más de 4200 suboficiales de la Fuerza Aérea estadounidense, así como a 26 000 prisioneros de Francia, la Unión Soviética, Italia y otras naciones.

El 8 de abril, los prisioneros estadounidenses, marchando en ocho grupos independientes, evacuaron su campo situado cerca de Krems, Austria. En ese momento, el Ejército Rojo iniciaba el cerco de Viena, a apenas 80 kilómetros de distancia. No se explicó el motivo por el que solo trasladaban a los estadounidenses, aunque es probable que los alemanes pretendieran usarlos como moneda de cambio en las posibles negociaciones futuras con el Ejército de Estados Unidos.

Algunos días después, los prisioneros se aproximaban a la ciudad de Linz. El sargento Richard H. Hoffman, artillero de cola de un B-24, vio a unos soldados alemanes que conducían a centenares de personas por la carretera. Cuando la columna humana estuvo más cerca, uno de los *kriegies* gritó: «¿Quién es esa gente?».[67]

«Untermenschen», respondió un guardia. Subhumanos.

Eran esqueletos andantes, con el pecho hundido y la boca desdentada y en los ojos una mirada perdida y escalofriante. Numerosos prisioneros ignoraron la orden de no hablar con ellos y les preguntaron, en varios idiomas, quiénes eran. Eran judíos y prisioneros políticos, en su mayoría húngaros, y provenían de un campo llamado Mauthausen. Los enviaban al frente a construir emplazamientos de cañones para sus verdugos.

Entonces, sonó un disparo y uno de aquellos desgraciados, que estaba sentado en el suelo, cayó a un lado; un géiser de sangre brotó de su cabeza. Un oficial de las SS se envainó la pistola y se acercó a un segundo hombre sentado en el camino. Le dio un fuerte puntapié y le ordenó ponerse en pie. El hombre lo intentó, pero no pudo. Al instante, el alemán sacó su pistola y le disparó en la frente.

Mientras los aviadores continuaron la marcha conmocionados y en silencio, muchos sentían una mezcla de repulsión y miedo: odio a los alemanes y a la

terrorífica constatación de que eso también les podía pasar a ellos. «Quería […] cargar contra los alemanes y matarlos a todos, pero, Santo Dios, tenía miedo»,[68] evocó Hoffman.

En las calles de la localidad de Mauthausen, el grupo del sargento Hoffman vio más cadáveres con marcas de bala, tirados sobre los charcos de su propia sangre. Cuando los prisioneros aliados se detuvieron a descansar, apenas nadie pronunció palabra. Cerca de Linz, un bastión nazi, casi todos las localidades que habían atravesado habían soportado intensos bombardeos. «Ciudadanos, en su mayoría mujeres, niños y ancianos, permanecían sentados sobre pilas de ladrillos y escombros […] aturdidos, miraban las ruinas en silencio». Pero después de lo que acababan de ver, a los hombres les costó sentir compasión por los pobladores de aquellas ciudades devastadas.

Los aviadores cruzaron el Danubio y marcharon en dirección a Braunau am Inn, la ciudad natal de Hitler. El 18 de abril, llegaron a un campamento improvisado en un pinar cerca del río Eno. Allí se encontraron con los prisioneros del Stalag XVIIA, que habían llegado un poco antes que ellos y habían construido rudimentarias cabañas en el interior de un cercado de alambrada. Solo había un pequeño destacamento de guardias, aunque los prisioneros advirtieron a los nuevos de que no intentaran escapar. El Ejército estadounidense estaba en la orilla opuesta del río, desde donde podían verse sábanas blancas colgadas de las ventanas en los pisos superiores de casi todas las casas.

Liberación

A menos de unos 150 kilómetros al oeste, el grueso de la columna de Darr Alkire acababa de llegar al Stalag VIIA, en Moosburg. Gale Cleven ya no estaba con ellos. Había huido la noche en que los prisioneros llegaron al Danubio, tras contarle a Alkire que estaba convencido de que los germanos planeaban retirarse a los Alpes y organizar una última resistencia a la desesperada, en la que emplearían a los aviadores estadounidenses como bazas negociadoras. Su amigo John Egan estaba de acuerdo, pero tuvo que quedarse; Alkire le había puesto al mando de las operaciones de seguridad durante la marcha.

Esa noche, Cleven y dos hombres más escaparon arrastrándose a través de una empalizada abierta llena de estiércol. Egan los cubrió accionando una vieja bomba oxidada; los chirridos y crujidos atrajeron la atención de los guardias. Aunque fue el estiércol lo que les salvó. «Fue como Chanel n.º 5 –manifestó Cleven–. Hizo que los perros perdieran el rastro. Una vez superamos la empalizada, huimos por campos embarrados. Esa noche, dormimos en un bosque de sauces. No teníamos ni mapa ni brújula, pero pensamos que, si seguíamos avanzando en dirección oeste y viajábamos de noche, muy pronto encontraríamos

a nuestros muchachos».[69]

En ese momento, la población de internos en Moosburg se disparó a más de 100 000: obreros esclavos, internos de campos de concentración recién llegados y prisioneros de guerra como Lou Loevsky, que llevaba allí desde hacía semanas. En la mañana del domingo, 29 de abril, empezaron a silbar las balas por todo el campo y estalló un intenso fuego por todas partes. John Egan se puso a cubierto y anotó en su cuaderno: «Ahora mismo se está librando a nuestro alrededor una guerra de notable tamaño».[70] Era la batalla entre las vanguardias del 3.er Ejército de Patton y efectivos de las SS por el control de la localidad de Moosburg. Egan miró a su alrededor y observó que los guardias del campo habían desaparecido. Les habían ordenado reforzar a las SS. «12.30 h, 29 abril [...] el combate se ha desplazado (espero) [...] y se ve la "Vieja Gloria" [ondear sobre la torre de la iglesia local]. Han tomado el pueblo. La primera vez que se ve la roja, blanca y azul en 19 meses», escribió Egan en el campo, entonces tranquilo.

Millares de prisioneros estadounidenses, con lágrimas en las mejillas, se cuadraron y saludaron a la bandera. Un carro Sherman echó abajo la puerta principal y los hombres corrieron hacia el vehículo, lo besaron y le dieron palmadas y extendían las manos para tocar a los libertadores cuando salían por las escotillas. Un capitán saltó del carro y anunció que venía a buscar a su hermano. Segundos más tarde, un prisionero corrió hacia el Sherman y ambos hermanos se fundieron en un abrazo. Un segundo carrista liberó a su hijo, un teniente de la Fuerza Aérea estadounidense.[71] «¡para nosotros la guerra ha terminado!»,[72] anotó Eugene Halmos en su diario. Habían pasado exactamente diez meses desde el día que lo derribaron sobre los Países Bajos.

Alguien arrió la esvástica nazi e izó las Barras y Estrellas en el asta del campo. A su lado ondearon las banderas que los hombres habían ocultado en espera de ese día: la Union Jack, la estrella roja de la Unión Soviética, la tricolor francesa y las enseñas de casi todas las demás naciones aliadas. Los prisioneros enloquecieron. «Gritamos aún más alto –contó el aviador Roger Burwell– cuando llegó un camión cargado de pan –era– pan blanco de verdad, que nos supo dulce».[73] Esa noche, Alkire informó a sus hombres de que volarían a Francia en siete o diez días.

El 1 de mayo, George Patton llegó a Moosburg en un largo turismo Packard, acompañado de un séquito de reporteros y camarógrafos de los noticiarios. Caminando por el campo como un rey conquistador, con las pistolas de cachas de marfil cimbreándose al cinto, se detuvo en seco para examinar los cuerpos pálidos y demacrados de Frank Murphy y los compañeros de Sagan. «Voy a matar a esos hijos de perra por esto»,[74] murmuró con una voz queda y fría.

Esa noche, los prisioneros liberados de todas las naciones de Europa desfilaron por las calles de Moosburg. Mostraban el botín «liberado» de las casas y tiendas alemanas: cajas de coñac y vino, puercos y corderos, ballestas y sables,

sombreros de copa y rifles de caza. Los prisioneros estadounidenses pasaban entre la multitud con bicicletas, motos y vehículos de mando robados a los alemanes: arrojaban flores y hacían el signo de la victoria. De vez en cuando, recorrían esta escena delirante carros Sherman, seguidos de largas filas de soldados de rostro inexpresivo. Los hombres de Patton marchaban en dirección sur a apagar los rescoldos moribundos de la resistencia nazi.

A LA MAÑANA SIGUIENTE, EN UN CAMPAMENTO SITUADO EN UN BOSQUE cerca de Braunau, el sargento Richard Hoffman fue al río Eno a beber un trago de agua. De regreso, vio un coche que subía por una carretera de montaña. Era el vehículo oficial del *Kommandant* del campo. Se detuvo en el complejo; el alemán salió, caminó muy erguido hasta la parte trasera del auto y abrió la otra puerta. Salió un capitán del Ejército de Estados Unidos con un casco de acero. «Pensé que el pobre tipo había sido capturado»,[75] recordó Hoffman. Pero pronto observó que el estadounidense portaba una pistola automática. «Los prisioneros no portan pistolas de 11 mm. Corrí hacia el coche y proferí el grito de batalla rebelde». Mientras lo hacía, los prisioneros corrieron hacia el oficial estadounidense, gesticulando como locos. El capitán se subió a un tronco de árbol y alzó las manos para pedir silencio. «Señores, vuelven a estar bajo el control del Ejército de Estados Unidos. El *Kommandant* de su campo vino hace unas horas a Braunau y se rindió a nuestras fuerzas».[76]

DOS DÍAS MÁS TARDE, JOE O'DONNELL, LESLIE CAPLAN Y CENTENARES de macilentos prisioneros más dieron con las vanguardias del 8.º Ejército británico cerca de la ciudad de Hannover.[77] Era el vigésimo sexto día de su segunda marcha forzada y, para O'Donnell, su día ochenta y seis en la carretera desde que partió de Polonia. George Guderley habría estado con él, pero no hizo la segunda marcha. Con ayuda de un guardia alemán, se escondió en el complejo soviético de Fallingbostel para evitar volver a la carretera. Dos semanas más tarde, el campo fue liberado por una columna de carros británicos.

O'Donnell era un esqueleto andante. Lo enviaron en avión a un hospital militar de Inglaterra. John Carson y los demás aviadores que no estaban enfermos de gravedad volaron al Campamento Lucky Strike, una ciudad de tiendas cerca del puerto de El Havre que albergaba a casi 50 000 prisioneros liberados. Allí los alimentaban, despiojaban, les daban kits de aseo, uniformes nuevos y fajos de billetes franceses. El 6 de mayo, corrió la noticia por el campo de que los alemanes se disponían a rendirse. Los antiguos *kriegies* empezaron a preparar la celebración.

El Día de la Victoria

A las 02.41 h de la madrugada del 7 de mayo, en el cuartel general de Eisenhower, situado en la ciudad catedralicia de Reims, el *Generaloberst* Alfred Jodl firmó los documentos del acta de rendición militar. Las cláusulas estipulaban que la rendición incondicional de Alemania entraría en vigor un minuto antes de la medianoche del 8 de mayo de 1945, el Día de la Victoria. Sin embargo, Stalin protestó para la guerra no terminara de forma oficial hasta que los alemanes ratificasen el tratado en presencia del mariscal Zhúkov, el conquistador de Berlín. De modo que Eisenhower recibió instrucciones de «retrasar el anuncio de la primera firma hasta que pueda obtenerse la segunda».[78]

Una numerosa delegación de dignatarios y reporteros, encabezada por el mariscal del Aire Tedder, voló a Berlín el 7 de mayo, donde se reuniría con el mariscal Zhúkov y una delegación germana encabezada por el *Generalfeldmarschall* Wilhelm Keitel, jefe del Alto Mando de la Fuerza de Defensa (OKW) y, junto con Jodl, uno de los serviles aduladores de Hitler… Burros obedientes, los llamaba Albert Speer. El general Carl Spaatz, testigo de la primera rendición del cuartel general del SHAEF en Reims, acompañó a Tedder en calidad de representante de Estados Unidos. Las negociaciones de la rendición tuvieron lugar en una escuela de ingenieros militares situada en el pequeño suburbio de Karlshorst. Después de doce horas de discusiones en torno a la redacción exacta del instrumento de rendición, los representantes aliados, junto con un ruidoso séquito de reporteros y fotógrafos, se reunieron en una amplia y austera sala de conferencias. El mariscal Zhúkov presidía una sencilla mesa de madera, con Tedder a su derecha y Spaatz a su izquierda. Un guardia soviético hizo entrar a la delegación alemana, encabezada por el *Generalfeldmarschall* Keitel. Con la mirada fija al frente, alzó su bastón de mariscal a modo de saludo, se sentó a la mesa y «revisó la sala como si examinara el terreno de un campo de batalla»,[79] observó el capitán Harry Butcher, ayudante de Eisenhower. Allí estaba «la arrogancia prusiana y nazi que tanto yo como todos los que la vieron recordarán para siempre».[80]

Después de que el último nazi estampara su firma sobre el documento, Zhúkov se puso en pie y pidió a los alemanes que abandonaran la estancia. Tan pronto como la puerta se cerró tras ellos, los oficiales soviéticos se alzaron como un solo hombre, prorrumpieron en vítores atronadores y se lanzaron a darse fuertes abrazos. Era pasada la medianoche, pero, de repente, empezaron a aparecer sirvientes que prepararon un espectacular banquete, con botellas de vino, champán, vodka y brandy al lado de cada plato. Los soviéticos se pusieron a cantar y «el mismísimo mariscal Zhúkov bailó la *Russkaya* entre las aclamaciones de sus generales».[81] La celebración se prolongó hasta las primeras horas de la mañana y al menos tres generales tuvieron que ser sacados de la sala. «Observé con satisfacción –manifestó Tedder– que ninguno de ellos era británico».[82]

A la mañana siguiente, Tedder y Spaatz pidieron que los llevaran por el centro

de Berlín de camino al aeropuerto de Tempelhof, al sur de la ciudad. «Esta es la ciudad de los muertos –escribió el corresponsal Harold King, que recorrió con ellos la capital nazi–. He visto Stalingrado; he vivido todo el *Blitz* de Londres [...] pero la escena de destrucción absoluta, desolación y muerte que salta a la vista cuando uno mira en todas direcciones es algo que desafía toda descripción [...] la ciudad es, en el sentido literal de la palabra, irreconocible [...] desde la puerta de Brandeburgo [todavía en pie], todo en un radio de 3 a 8 kilómetros está destruido».[83] Lo que dejaron intacto las bombas, lo remató la artillería soviética. Las ruinas no eran muy distintas a las de Colonia. Sin embargo, era en Berlín donde uno tenía la sensación de que no solo una ciudad, sino toda una nación, y, con ella, una espantosa idea, había sido demolida.

LA RENDICIÓN ALEMANA, AFIRMÓ CHURCHILL, FUE «LA PRIMERA SEÑAL DEL mayor estallido de alegría de la historia de la humanidad».[84] Londres era el epicentro de la celebración y el primer ministro quedó atrapado en ella cuando se dirigía a la Cámara de los Comunes para anunciar la victoria: «Al instante, quedó rodeado de personas [...] gente que corría, que se alzaba de puntillas mientras sostenía bebés que, en el futuro, podrían decir que lo habían visto y que le gritaba con afecto aquel absurdo mote de niñera: "¡Winnie, Winnie!"»,[85] escribió en su diario Mollie Panter-Downes.

«Londres, simplemente, enloqueció –rememoró el teniente coronel «Rosie» Rosenthal, que estaba de permiso en la ciudad cuando se hizo pública la noticia, a las tres de la tarde del martes 8 de mayo–. Yo caminaba entre una muchedumbre con una chica guapa del brazo y, de repente, desapareció y la sustituyó otra. Era una casa de locos [...] una hermosa, bellísima casa de locos.

Estaba con nosotros un aviador que había jurado que nunca bebería. Lo perdimos durante una hora, más o menos, y lo encontramos tirado en la acera borracho como una cuba».[86]

Piccadilly Circus atrajo al gentío más bullicioso. En Rainbow Corner, la Cruz Roja organizó una enorme fiesta. Las bandas de *swing* tocaban sin parar y los soldados y las sonrientes chicas «formaron una conga en mitad de Piccadilly».[87]

Esa noche, los hermanos gemelos John y Eugene Carson tuvieron al fin su esperado reencuentro. Tras ser licenciado del Campamento Lucky Strike, John Carson cruzó el canal de la Mancha en un buque inglés y fue a Rainbow Corner en busca de «Wing Ding». Se encontró con Adele Astaire, que todavía trabajaba como voluntaria en el club; ella le dijo que conocía a su hermano y que le organizaría un encuentro en el club la noche del 8 de mayo, sin saber que ese sería el Día de la Victoria en Europa. «Todavía puedo ver aparecer a mi hermano por el lado izquierdo de la sala para recibirme»,[88] recordó John.

Aquella fue la noche de su joven vida. «Wing Ding» le enseñó Londres a su hermano, le indicó cómo beber la fuerte cerveza inglesa y le llevó al Windmill

Theatre, su club de *burlesque* favorito. Tras el espectáculo, John conoció a una de las componentes del reparto, una bailarina rubia de generoso busto que tenía unos 18 años de edad. Cincuenta años más tarde, aún podía recordar su dirección.

En Anglia Oriental, en las bases aéreas y en los pueblos, la celebración fue menos escandalosa. Los japoneses seguían combatiendo con furia y millares de hombres de la zona servían en el Pacífico con las fuerzas armadas británicas. A muchas de las casas de campo había llegado la noticia de que algún marido o hijo estaban en campos de prisioneros del enemigo. «Mi sensación principal del Día de la Victoria fue una inmensa soledad –afirmó una mujer de Norwich–. Un día como aquel parecía tan irreal sin tu marido».[89]

Los aviadores estadounidenses echaban de menos a esposas y novias y también tenían la mente puesta en el Pacífico. Esperaban órdenes de traslado a esa «otra guerra» en la que tan poco podían haber pensado hasta ahora. Así y todo, era excelente haber finalizado esta. Esa noche, ardieron hogueras en las plazas de las aldeas y el cielo de Anglia Oriental se convirtió en «un colorido país de hadas»[90] gracias a cohetes y fuegos artificiales caseros y a bengalas disparadas con pistolas Very de la Fuerza Aérea. «El ánimo no decayó hasta la medianoche»,[91] informó un escritor local.

En las estaciones aéreas estadounidenses las celebraciones duraron un poco más, puesto que había *whisky* y cerveza gratis. Los miembros del personal de tierra, que conocían mejor a la gente local, salieron por la puerta y se reunieron en sus *pubs* favoritos, cada uno con su novia inglesa del brazo. Sin embargo, en Mendlesham, sede del 34.º Grupo de Bombardeo, el oficial jefe ordenó que los hombres quedaran confinados en la base. «Por extraño que parezca, la mayoría de nosotros tampoco quería salir»,[92] dijo «Chuck» Alling. Querían celebrarlo como una unidad y a su manera. Cada hora se oficiaban servicios religiosos en la capilla y todas las tripulaciones asistieron al menos a una. Cada ceremonia finalizaba con el *Himno de batalla de la República* y los hombres alzaban la voz al entonar al pasaje: «Mis ojos han visto la gloria de la venida del Señor […]».

Esa noche, el bar del club de oficiales de Mendlesham estaba a rebosar de aviadores que brindaban a la salud de sus amigos caídos.

«Es medianoche –escribió Ursula von Kardorff en su diario, desde la aldea alemana en la que se había refugiado–. La rendición incondicional entra en vigor a partir de este momento. En todo el mundo se cantan himnos de victoria y repican las campanas. ¿Y nosotros? […] Hemos perdido la guerra, aunque, si la hubiésemos ganado, todo sería aún más horrible de lo que ya es».[93]

El 8 de mayo, el prisionero liberado Richard Hoffman del Stalag XVIIA estaba en un campamento de transición cerca de Nancy, donde se había reunido con su tripulación. Esa mañana, les informaron de que los mandarían a casa al día siguiente. Para celebrarlo, caminaron hasta la ciudad, donde tomaron más

vino del que podían aguantar. Todavía estaban débiles y deshidratados, por lo que, tras unos pocos sorbos, todos estaban borrachos como cubas. «De repente, bocinas, campanas de iglesias y sirenas sonaron»,[94] recordó Hofmann. Los franceses salieron de casa e inundaron las calles, abrazándose entre ellos y derramando lágrimas de alegría.

Esa noche, Hoffman se aferró al colchón mientras todo le daba vueltas, hasta que, por fortuna, se quedó dormido. A la mañana siguiente, mientras su barco salía del destrozado puerto de El Havre, sonaba música por los altavoces. La primera canción fue *Don't Fence Me In* [No me encierres].

El 8 de mayo fue la última noche de Gale Cleven en Thorpe Abbotts. Guiándose por la estrella polar y una brújula casera, George Aring y él habían logrado regresar desde Moosburg. En la primera noche de evasión, se separaron del mejor amigo de Cleven de la universidad, George Neithammer, con quien había compartido cautiverio en Sagan. Vieron volar un Piper Cub estadounidense, por lo que pensaron que era seguro caminar con la luz del día. Con ayuda de unos granjeros alemanes amistosos, hallaron unidades de la 45.ª División estadounidense. «Estaba tan flaco –contó Cleven– que si me mantenía derecho no hacía sombra».[95]

En menos de una semana, Cleven estaba con su vieja unidad. Faltaban pocos días para el fin de la guerra. «El fabuloso Cleven»[96] estaba de regreso y «todo el mundo quería conocerlo», recordó un veterano del 100.º Cleven se sentaba en el club de oficiales a hablar con los hombres, con la gorra ladeada «del mismo modo desenfadado, con la pierna derecha colgando del brazo de la silla […] era como haber atrasado el reloj diecinueve meses atrás».[97] Sin embargo, pronto se cansó de aquello. «Imploré que me dejaran volar solo una vez más, pues los alemanes me habían irritado de verdad, pero no me dejaron. Me dijeron que nuestra guerra, la guerra de los bombarderos, había terminado. De modo que les dije, al infierno, envíenme a casa. Tengo una chica y quiero casarme».[98]

Su casa era Hobbs, Nuevo México. Su padre fue transferido allí desde Wyoming y era donde Gale había conocido a su novia antes de partir a la guerra. Dejó Thorpe Abbotts el Día de la Victoria. Lloró cuando los hombres de su viejo escuadrón le regalaron una cubertería de plata grabada y un reloj. «Solo soy un bebé»,[99] dijo y salió del barracón a la lluviosa noche sin su gabardina.

Se fue para siempre y sin decir adiós. Al llegar a la puerta de su casa de Nuevo México le dieron la mala noticia. Al día siguiente estaba en la carretera; hacía autostop hacia Casper, Wyoming, para llevar el féretro de George Neithammer. Su amigo fue capturado y fusilado en algún lugar de Alemania.

Cuando John Egan llegó a Hobbs para ser el padrino de boda de su mejor amigo portaba un paracaídas de seda. La madre de la novia supo al momento para qué era y, en un día y una noche, lo transformó en un vestido de novia. Mientras la novia caminaba del brazo de su padre para casarse, Egan susurró al

oído de Cleven: «¿Dónde está el cordón para abrirlo?».[100]

La casa que construyó la *flak*

Los últimos aviadores estadounidenses liberados fueron los que el alto mando estadounidense esperaba que fueran los primeros. El Stalag Luft I era el campo de los «ases del aire»,[101] rehenes muy valiosos, se temían los aliados, para los nazis irreductibles. Era el «Stalag de Zemke». En diciembre de 1944, Hubert «Hub» Zemke llegó a Barth, en el Báltico, con una escolta especial. A su llegada, se convirtió, por rango, en el oficial superior aliado, a cargo de casi 7000 hombres. Los pilotos alemanes llevaban dos años tratando de darle caza y se le acabó la suerte el día de su última misión. Su Mustang perdió un ala en una tormenta eléctrica y tuvo que lanzarse en paracaídas en manos del enemigo.

Junto con Zemke había cinco ases estadounidenses, entre ellos el teniente coronel Francis «Gabby» Gabreski, poseedor del récord de la 8.ª Fuerza Aérea de veintiocho cazas enemigos destruidos en combate aéreo;[102] y el comandante Gerald Johnson, con dieciocho victorias en su haber. Gabreski y Johnson sirvieron a las órdenes de Zemke en su célebre unidad de Thunderbolt, los «antihunos», el 56.º Grupo de Caza hasta la primavera de 1944, cuando Zemke fue transferido a un escuadrón de Mustang. Gabreski también fue abatido en la última misión que estaba previsto que volara. El 20 de julio de 1944 sufrió un aterrizaje forzoso durante el ametrallamiento de un aeródromo alemán.

Otros de los héroes del Cuerpo Aéreo en el Stalag Luft I eran el teniente coronel Charles «Ross» Greening, jefe de patrulla en el raid de Tokio del general Jimmy Doolittle, más tarde transferido al teatro de operaciones europeo; y el piloto de Fortaleza John «Red» Morgan, condecorado en 1943 con la Medalla de Honor, que fue abatido sobre Berlín el 6 de marzo de 1944.[103] Como manifestó Lowell Bennett, editor del *Pow Wow*, el diario clandestino del campo, «la vida era mucho más difícil *antes* de llegar […] a la casa que construyó la *flak*».[104]

La historia de Bennett era aún más fantástica que la de Morgan. Tras la invasión alemana de Polonia, en septiembre de 1939, dejó la Academia de Maestros de Montclair State, en Nueva Jersey, y fue a Finlandia a combatir a la invasión de la Unión Soviética. Cuando este país sucumbió, se incorporó a la Legión Extranjera Francesa en el norte de África y, más tarde, hizo de conductor del Cuerpo Voluntario de Ambulancias de Estados Unidos en Francia, donde los alemanes lo capturaron. Escapó de un campo de prisioneros y escribió un libro acerca de la campaña en el norte de África. Después de eso, fichó como corresponsal de guerra en la oficina londinense del Servicio Internacional de Noticias. En diciembre de 1943, Bennett y dos reporteros más fueron derribados mientras cubrían una incursión nocturna de la RAF sobre la capital germana. De los cuatro reporteros que volaron con el Mando de Bombarderos «para ver Berlín

arder»,[105] solo regresó Edward R. Murrow. Tras saltar en paracaídas sobre Berlín de su bombardero destrozado, Bennett volvía a ser prisionero de los alemanes. Lo primero que supieron de él sus editores estaba en un despacho de noticias remitido por Bennett, «desde algún punto en el interior de la Alemania nazi»,[106] que informaba de que había escapado de sus captores y que estaba escribiendo a mano un libro acerca de sus experiencias. En mayo, sus editores volvieron a saber de él. Otra vez estaba «en chirona»,[107] dijo, le acusaban de espionaje y le habían sentenciado a confinamiento en solitario para el resto de la guerra. Bennett escapó dos veces más antes de que lo enviaran al Stalag Luft I.

MIENTRAS RICHARD HOFFMAN Y OTROS AVIADORES LIBERADOS CELEBRABAN en Francia el día Día de la Victoria en Europa, los internados del Stalag Luft I seguían tras las alambradas, prisioneros y no solo de los alemanes, sino también de sus propios comandantes. La Luftwaffe se había marchado y había sido reemplazada por la policía de seguridad del coronel Zemke, que impuso «una disciplina como mínimo igual a la de los alemanes»,[108] observó Bennett. Se apostaron guardias en las puertas y se advirtió a los hombres de que responderían ante un tribunal marcial después de la guerra si los sorprendían intentando fugarse. Zemke había acordado que la 8.ª Fuerza Aérea evacuara a sus hombres por aire, pero un comandante del Ejército Rojo recién llegado a Barth insistió en que el acuerdo firmado en Yalta por Churchill y Roosevelt prohibía a los angloestadounidenses volar sobre territorio bajo control soviético. «En teoría, somos libres, pero estoy preocupado –recogió en su diario de prisión Alan Newcomb, copiloto de B-17, que escribía en pedazos de papel higiénico–. Me mareo con frecuencia, mi corazón late a un ritmo alarmante y tengo un miedo cerval y amenazante a todo y a todos».[109] Newcomb, recién graduado por la Universidad Wesleyana de Ohio, pensaba que estaba a punto de volverse «loco».

EL CAOS Y LA TERRORÍFICA INCERTIDUMBRE EMPEZÓ LA TARDE DEL 28 DE abril, cuando los prisioneros supieron que el Ejército Rojo estaba a menos de 40 kilómetros y avanzaba a toda velocidad hacia ellos. El *Kommandant*, el *Oberst* Von Warnstadt, hizo llamar a Zemke, hijo de inmigrantes alemanes, para informarle de que tenía orden de evacuar el campo de inmediato y de llevar a los prisioneros a un punto no revelado cerca de Hamburgo, a 240 kilómetros de distancia. Zemke le advirtió de que, si apenas lo intentaba, los comandos que había entrenado en secreto asaltarían a los guardias y tomarían el *Stalag*.[110] Zemke convenció al *Kommandant* de que le convenía mucho más entregarle el campo y huir de los soviéticos con su personal.

A la mañana siguiente, el personal de la Fuerza Aérea estadounidense ocupaba las torres de guardia y la «Vieja Gloria» ondeaba en el asta del complejo. Ese

mismo día, Zemke envió patrullas de reconocimiento para contactar con el Ejército Rojo. Tras localizar a los soviéticos, un reducido grupo, que incluía a Zemke, Bennett y un traductor, se dirigió a su cuartel general. Tras un desayuno con champán, vodka y huevos fritos, los estadounidenses volvieron al campo. De regreso, pasaron junto a destacamentos del Ejército Rojo que avanzaban sobre Berlín con un terrible propósito. Había carros de heno cargados con cajas, hatos y mujeres borrachas y, a su lado, marchando en columnas desorganizadas, soldados siberianos, mongoles y ucranianos, de rostro enrojecido y mirada animal por la despiadada campaña invernal. La tropa cantaba canciones populares, bebía vodka a gollete y escupía maldiciones a las ventanas cerradas de las casas alemanas junto a las que pasaban. De vez en cuando, algún soldado abandonaba la fila para cazar una gallina en un patio y retorcerle el cuello cuando la atrapaba. El grupo de Zemke se detuvo a hablar con un teniente del Ejército Rojo, pero los ladridos de un perro les interrumpieron. «El soviético lo disparó sin inmutarse».[111] Bennett se dio cuenta de que se avecinaban problemas.

Al día siguiente, un soldado cosaco borracho entró en el campo a lomos de un caballo blanco de granja. «¿Por qué siguen detrás de las alambradas esos hombres? –quiso saber–. Tiren abajo las vallas. Vuelvan a casa. ¡Son libres!»,[112] gritó a los estadounidenses del complejo de Zemke y disparó al aire su pistola de largo cañón para enfatizar las palabras. Zemke trató de calmarlo, pero el soviético borracho puso la pistola en la cabeza del coronel y la amartilló. En ese momento, «el campamento se volvió loco de atar»,[113] manifestó un prisionero. Hombres que empezaban a pensar que volvían a ser prisioneros bajo el férreo dominio de Zemke tiraron abajo las vallas. Varios centenares huyeron, ya fuera para unirse a los soviéticos y a los esclavos liberados en el saqueo y quema de Barth, o para marchar al oeste, en busca de los ejércitos aliados.

Por la mañana, casi dos docenas de mujeres alemanas fueron halladas estranguladas o muertas a tiros en las inmediaciones del campo. Cada mañana después de aquello, mujeres y niños de Barth acudían aterrorizados al campamento estadounidense e imploraban que los dejaran entrar; algunas jóvenes ofrecían su cuerpo a cambio de refugio. Los suplicantes permanecían por la noche y dormían en los campos bajo las torres para estar a salvo. «Eso es algo que nunca esperé ver –contó el aviador Forrest Howell–, los alemanes pidiendo nuestra protección».[114]

Zemke, al temerse la anarquía, emitió una orden que solo autorizaba a entrar y salir del campo a sus hombres, aunque no pudo mantener alejados a los soldados, armados y ebrios, del Ejército Rojo, o controlar su conducta dentro o en las inmediaciones del campo. «Centenares de *jerries* han sido ejecutados o se han suicidado –escribió Newcomb–. Tres mujeres se pegaron un tiro a un centenar de metros de mi barracón y enviamos un destacamento para enterrarlas. El alcalde de Barth se suicidó […] los *jerries* llevan a nuestros doctores casos de

violación, de 6 a 60 años».[115] Los progenitores alemanes, desesperados, invitaban a los estadounidenses a dormir con sus hijas para mantener alejados a los soviéticos. Un aviador estadounidense vio a más de una docena de soldados del Ejército Rojo, con sus botas negras altas, en fila frente a una cabaña que esperaba su turno para violar a una chica alemana.[116]

Al día siguiente, un coronel llevó al campamento estadounidense un rebaño de ganado confiscado y lo mató con una ametralladora. Los prisioneros que eran carniceros en la vida civil trocearon la carne y, esa noche, los hombres del *Stalag* de Zemke cenaron bistec y bebieron *schnapps*. Más tarde, algunos estadounidenses ebrios robaron caballos y carros, los aparejaron como si fueran cuadrigas romanas e hicieron una carrera por las estrechas calles de la localidad; disparaban revólveres al aire y gritaban *tovarich* [camarada] a los sorprendidos soviéticos. «Aunque la mayoría de nosotros obedecimos las órdenes de Zemke y permanecimos en el campo –recordó el bombardero Oscar G. Richard III, un afable muchacho de Sunshine, Luisiana–. Considero que el coronel Zemke fue la razón principal por la que logramos salir de Barth sin perder demasiados hombres».[117]

Cuando llegó el grueso de las fuerzas soviéticas, sus mandos cooperaron con Zemke para mantener a los hombres en el campo. Impusieron toque de queda en la localidad y enviaron a los estadounidenses que encontraron en Berth, algunos de ellos en los lechos de *Fräuleins*,[118] de vuelta al *Stalag* estadounidense, donde habían reparado la valla de alambre espinoso.

Los comandos de Zemke hallaron un pequeño campo de concentración cercano a Barth. Varios doctores del *Stalag* fueron a ayudar a los internos liberados, judíos y prisioneros políticos que habían servido de mano de obra esclava en la fábrica local de aviones. Lowell Bennett los acompañó. Los guardias de las SS habían huido semanas antes y habían dejado abandonados a su suerte a los prisioneros, ya muy debilitados, para que fallecieran de inanición. Casi 300 ya habían sucumbido. Los doctores aliados ordenaron a la población de Barth formar destacamentos de enterradores. «Los alemanes que excavaban fosas comunes para los muertos no tenían claro si eran para ellos o para los prisioneros»,[119] escribió más tarde Bennett.

Mientras se alejaba del campo, «Gabby» Gabreski observó algo extraño. Había cuerpos que colgaban de las vallas en el extremo del complejo principal. En un acto final de escalofriante barbarie, las SS, antes de huir, cerraron las puertas y, sin que lo supieran los prisioneros, conectaron la valla electrificada. Las víctimas mortales –con ojos abiertos de par en par, en una mirada de sorpresa– se sujetaban a la alambrada. «Eso me justificó la guerra como ninguna otra campaña de propaganda podría haber hecho»,[120] afirmó Gabreski.

En el *Stalag* de Zemke, el estado de nervios alcanzó niveles peligrosos. La música *swing* que retumbaba por los altavoces del campo provocaba una nostalgia

desesperada entre los hombres y Alan Newcomb no era el único que pensaba que estaba a punto de enloquecer. En su desesperación, más de 300 impacientes huyeron en bicicletas, caballos, coches y carros robados a los alemanes. Lowell Bennett y tres amigos se sumaron al éxodo. Confiscaron un diminuto vehículo de dos cilindros en el parque automovilístico del campo, lo cargaron de cajas de la Cruz Roja y pegaron un papel en el parabrisas que decía, en ruso: «Prensa. Paso libre».[121] A continuación, emprendieron un viaje de 650 kilómetros hacia las líneas estadounidenses.

«Había por doquier un completo e indescriptible caos –describió Bennett en su celebrado relato del viaje. Bennett había visto en Francia en 1940 los restos de la derrota de un ejército, pero– esto era mil veces peor».[122] Kilómetro tras kilómetro de carros, aviones y piezas de artillería calcinados y cunetas llenas hasta arriba de cadáveres hinchados de soldados de la Wehrmacht. Parados junto al camino había niños sin padres con el nombre cosido al jersey. Esta era la Alemania liberada y sin ley. ¿Podría volver a ponerse en pie alguna vez, se preguntó Bennett?

Una vez pasaron a la zona estadounidense, el grupo de Bennett subió a un avión rumbo a París, donde celebraron el Día de la Victoria en un hotel del centro de la ciudad.

LOS HOMBRES DEL *STALAG* DE ZEMKE PASARON EL DÍA DE LA VICTORIA escuchando radios alemanas confiscadas en espera de noticias relacionadas con su rescate. El 12 de mayo, los informaron al fin de que una flota de Fortalezas Volantes aterrizaría esa tarde en una pista local. En negociaciones secretas en el río Elba, los soviéticos aceptaron un transporte aéreo con la condición de que los estadounidenses entregaran un prisionero nazi por el que tenían mucho interés. Andréi Vlásov, antiguo comandante del Ejército Rojo, tras ser capturado por los alemanes formó, con ayuda de estos, un contingente de prisioneros de guerra soviéticos con los que liberar a la Unión Soviética del estalinismo. Ahora, lo devolverían al país al que había traicionado.[123]

A última hora de esa tarde, un clamor resonó en el *Stalag* de Zemke. Por encima de ellos sobrevolaba un ala de bombarderos plateados que daba vueltas en el cielo. Eran las dos y media de la tarde. En ese momento, el coronel Andréi Vlásov estaba siendo entregado a los soviéticos. Era la señal acordada para que los bombarderos aterrizaran.

Por orden de Zemke, los británicos se marcharon primero, pues llevaban más tiempo en cautiverio. Los aviadores estadounidenses partieron a la mañana siguiente, en una larga columna de 6250 hombres hambrientos de libertad.[124] Las Fortalezas aterrizaron a intervalos de un minuto y dejaron los motores en marcha. De veinte a treinta hombres se apretujaron en cada avión. Nadie tenía paracaídas y a nadie le importó.

Durante el vuelo hacia El Havre, los bombarderos descendieron a 150 metros para que los aviadores pudieran ver de cerca algunas de las ciudades que habían devastado. «Me hice con un hueco cerca de una de las ventanas laterales para poder ver Alemania una vez más desde el aire»,[125] rememoró Oscar Richard. A su paso sobre los restos de una ciudad alemana, Richard les dijo a los hombres que estaban a su lado: «Esos podríamos ser nosotros. Esa podría ser América. Nadie dijo que teníamos que ganar esta guerra».

Las Fortalezas aterrizaron cerca de Ruan, donde los hombres subieron a un tren con destino al Campamento Lucky Strike. Desde allí, Richard «viajó en autostop»[126] de regreso a Inglaterra con una dotación de su grupo de bombardeo, el 384.º Habían volado a Francia en busca de algunos de sus compañeros de escuadrón y estaban encantados de conocer a uno de los aviadores «pioneros» de su unidad. Cuando aterrizaron en Grafton Underwood, el campo donde la 8.ª Fuerza Aérea inició la guerra aérea estadounidense, Oscar Richard se sintió como un extraño.[127] «El único personal al que conocía eran algunos oficiales de tierra [...] y los aviadores que vi me parecieron mucho más jóvenes que los hombres con los que volé». La sala de reuniones todavía tenía un enorme mapa del oeste de Europa colgado en la pared y la sala de equipo estaba llena hasta arriba de pertrechos de combate, aunque el olor a miedo y humo de cigarrillo había desaparecido.

Esa noche, el teniente Richard caminó hasta su cobertizo Nissen y se tumbó en su litera. Mientras estaba allí, estirado, sus pensamientos volvieron al primer día que llegó a Inglaterra, en el invierno de 1943, cuando la 8.ª Fuerza Aérea estaba encajando una paliza de la Luftwaffe y la aritmética de la supervivencia iba en contra de las dotaciones de bombarderos. Entonces, por una ventana abierta, creyó oír las toses y los rugidos de los motores Wright Cyclone, así como los gritos de los jefes de personal de tierra que preparaban los «pájaros de culo gordo»[128] para la misión del día siguiente. Un miedo familiar le recorrió el cuerpo y entonces se quedó dormido.

SE MARCHARON A TODA PRISA, A VECES SIN DAR LA OPORTUNIDAD DE despedirse a personas que habían llegado a sentir afecto por ellos. Frank Patton, de 9 años, vivía cerca de un aeródromo en Eye, base del 490.º Grupo de Bombardeo. Su madre hacía la colada de los hombres y él la repartía en su bicicleta de un lado a otro. Lo premiaban con barras de dulces y café y, poco después, les llevaba cestos de huevos frescos de granja. Los equipos de tierra se habían encariñado con él y le dejaban quedarse en las tiendas, junto a las plataformas. Le enseñaron a fumar cigarrillos y a maldecir con la vehemencia adecuada.

Un lluvioso día de agosto, después de que hubieran cesado los combates, Frank Patton fue en su bicicleta a la base y vio que no había guardias en las puertas. Los cobertizos estaban vacíos y los aviones ya no estaban. «Fue el día más

triste de mi vida»,[129] confesó cincuenta años después.

En Horsham St. Faith sí que hubo una despedida adecuada. Alrededor de un centenar de habitantes locales, vestidos con sus mejores galas, se congregó en el campo y despidió a un Liberator del 458.º Grupo mientras carreteaba por la pista. Alice Bingham vestía su bata en el momento en que fotografió a uno de los últimos Liberator del grupo que voló sobre su casa de Pinewood Close. Al mirar hacia arriba, recordó la ocasión en que una de esas bellezas de largas alas se estrelló en su jardín y se llevó por delante la casa de un vecino. «En aquellos días, teníamos fuegos de carbón y las ruedas del tren de aterrizaje cortaban el humo al volar bajo sobre nuestros tejados».[130]

«Todavía recuerdo a los yanquis –evocó una mujer de Suffolk–. Casi me acuerdo más de ellos que de la propia guerra».[131]

Partir fue fácil porque les esperaba el hogar al final del viaje. Pese a ello, los hombres no podían olvidar a los amigos que habían dejado atrás. Antes de salir de Inglaterra, Eugene «Wing Ding» Carson visitó el cementerio estadounidense de Madingley, en una colina en las afueras de Cambridge. Fue a decir adiós a su compañero de dotación Mike Chaklos, muerto en una misión a principios de 1944. «Mientras caminaba entre los rótulos, mi corazón lloraba en silencio»,[132] recordó Carson.

Décadas más tarde, cuando el peso del pasado era demasiado fuerte para soportarlo, Carson escribió la historia de su guerra. Le puso fin con un poema de autor anónimo:

Oh, no permitas que suene la Marcha de la Muerte
sobre aquellos que se quedaron en Madingley,
pues eran jóvenes y alegres a la vieja usanza.
Toca la música del día,
tonadas de Dorsey, canciones de Bing,
déjales escuchar de Glenn Miller el *swing*
y entonces quizá bailarán las cruces
con aquellos que se quedaron en Madingley.

NOTAS

1 Citado en Webster, Ch. y Frankland, N., 1961, 112.
2 Churchill citado en *ibid.*, 101.
3 Citado en Saward, D., 1985, 292-294.
4 *Ibid.*
5 Una copia de la minuta en Webster, Ch. y Frankland, N., *op. cit.*, 117.
6 Msg. JD-117-CS (Redline), Spaatz a Doolittle, Spaatz MSS; el 21 de abril de 1945, Black Cat, un B-24 Liberator del 466.º Grupo de Bombardeo, fue derribado por artilleros

antiaéreos sobre Ratisbona. Fue el último bombardero estadounidense derribado sobre la propia Alemania, a diferencia del territorio ocupado por los alemanes. Thomas Childers cuenta la historia de Black Cat en un convincente libro (Childers, Th., 1995). Los días 25 y 26 de abril, la 15.ª Fuerza Aérea envió aviones pesados contra los centros ferroviarios de los Alpes Austriacos, los últimos lugares del Reich en sentir el peso de las bombas estadounidenses.

7 Citado en Freeman, R. A., Crouchman, A. y Maslen, V., 1981, 499.

8 Muerte por inanición: Informe semanal de inteligencia, División de Inteligencia Naval Británica, Estado Mayor Naval, Almirantazgo (4 de mayo de 1945), n.º 269, 63, copia en AFHRA. Para la penuria de Holanda, *vid*. Van der Zee, H. A., 1982; and Sherry, M., 1987, 407-417.

9 Citado en Alling, Ch., 2002, 147.

10 Citado en Van der Zee, H. A., *op. cit.*, 252.

11 Todas las citas de Crosby proceden de Crosby, H. H., 1993, 359-360, 365.

12 *Ibid*.

13 Alling, Ch., *op. cit.*, 148.

14 Crosby, H. H., *op. cit.*, 371.

15 Doolittle, J. H. «Jimmy» y Glines, C. V., 1992, 406.

16 Anónimo, «Tour of the Ruhr-Personal Narrative, May 11, 1944, 100th Bombardment Group», AFHRA; sargento Kenneth R. Batten, «853rd Squadron History, May 1945», 491.er Grupo de Bombardeo, AFHRA.

17 Entrevista con Danny Roy Moore, 22 de octubre de 1998, AHM.

18 Kenneth «Deacon» Jones: Todas las citas de Jones de esta sección proceden de su diario.

19 *London Times*, 27 de junio de 1943.

20 Colonia: *Daily Telegraph*, 10 de marzo de 1945. Para un excelente relato de la reconstrucción de las ciudades alemanas, *vid*. Diefendorf, J. M., 1993.

21 Nossack, H. E., 2004, 44; la Hamburgo bombardeada de Nossack tiene un sorprendente parecido con la Colonia de 1945.

22 Howard Katzander, «Allies Govern Cologne», *S&S*, 4 de mayo de 1945, 3-4; Ziemke, E. F., 1975, 191.

23 Olson, S., 19 de marzo de 1945, 28.

24 Böll, H., 1995, 64-65.

25 Sebald, W. G., 2003, 10.

26 Spender, S., 1971 (1946), 16.

27 *Ibid*.

28 Entrevista del autor con Robert Rosenthal, 7 de noviembre de 2005.

29 Entrevista a Loevsky, 21 de octubre de 2005.

30 Entrevista a Cleven, 24 de abril de 2003.

31 Murphy, F. D., 2001, 233.

32 Westheimer: Westheimer, D., 1992, 261.

33 Entrevista a Cleven, 24 de abril de 2003.

34 Entrevista a Loevsky, 21 de octubre de 2005.

35 Entrevista a Cleven, 24 de abril de 2003.

36 *Ibid*.

37 50 000 refugiados: Beevor, A., 2002, 48.

38 Halmos, E. E. jr., 1996, 94, 98.

39 Citado en Childers, Th., *op. cit.*, 383.

40 Spivey, D. T., 1984, 133.

41 Murphy, F. D., *op. cit.*, 238.

42 Wheeler, W. H., 2002, 137, 144.
43 Maher, W. P., 1992, 137; Kennedy, P. E., s.f., 54, en ME.
44 Testimonio de Butts en Spiller, H. (ed.), 1998, 105.
45 Paquetes de la Cruz Roja: Butts, en Clear, T. R., Stout, B. D., Dammer, H. R., Kelly, L., Hardyman, P. L., y Shapiro, C., 1992, 105; Wheeler, W. H., *op. cit.*, 157.
46 Churchill y Eisenhower citados en Nichol, J. y Rennell, T., 2003, 196.
47 *Ibid.*
48 Unidades de Operaciones Especiales: USSTAF, «Information on Current Problems Confronting the AAF in the ETO, 1944-45…», 519.979, AFHRA; USSTAF, «eclipse Memorandum No. 8: The Care and Evacuation of Prisoners of War in Greater Germany under eclipse Conditions», 19 de mayo de 1945, 519.9731-13, AFHRA; USSTAF, «Minutes and Notes of Planning Meetings and Conference on Supply, Protection and Evacuation of Allied Prisoners of War, November 1944-May 1945», 519.973-3, AFHRA.
49 Entrevista con el general de división Delmar T. Spivey, 11 de febrero de 1988, K239.0512-921, AFHRA; Spivey, D. T., *op. cit.*, 148.
50 Entrevista con el general de división Arthur Vanaman, 18 de enero de 1967, K239.0521-1030, AFHRA.50
51 *Ibid.*
52 *Ibid.*
53 Visitas de Spivey a Berger: testimonio de Berger, *Trials of War Criminals*, vol. 8, 57-75, 534-551, 1155-1158; Trevor-Roper, H. R., 1950, 134-135. Según las notas de Trevor-Roper notes (pág. 138), «los relatos de Berger acerca de sus actividades de estos días se caracterizan todos por una locuacidad confusa y a veces inconsistente». Este tema se analiza con fascinante detalle en Nichol, J. y Rennell, T., *op. cit.*, 357-371.
54 Berger: Durand, A. A., 1988, 360-361. En 1949, el general Berger recibió una sentencia de veinticinco años del Tribunal de Crímenes de Guerra de Núremberg por su participación en la planificación de la Solución Final. Las declaraciones juradas presentadas en su nombre por Spivey y Vanaman podrían haberlo salvado del verdugo y haberlo llevado a su liberación anticipada de prisión en 1951.
55 Representantes de la Cruz Roja informaron: Spivey, D. T., *op. cit.*, 148.
56 *NYT*, 21 de febrero de 1945.
57 Entrevista del autor con Joseph P. O’Donnell, 7 de mayo de 2003.
58 Marcha de la Muerte de Bataán: aproximadamente 750 estadounidenses y 5000 filipinos murieron en la Marcha de la Muerte de Bataán.
59 J. Caplan, «Testimony», en O’Donnell, J. P., s.f., 66.
60 Entrevista a Guderley, 7 de mayo de 2003.
61 J. Caplan, *op. cit.*, 66-67.
62 Entrevista a Guderley, 7 de mayo de 2003.
63 O’Donnell, J. P., *op. cit.*, 12.
64 *Ibid.*
65 Entrevista a O’Donnell, 7 de mayo de 2003.
66 Entrevista a Guderley, 7 de mayo de 2003.
67 Todas las citas de Hoffman proceden de Hoffman, R. H., 1988, 184, 186-187. *Véase también* James M. Bloxom, March to Eternity: Stalag 17B, autoeditado, s.f., en ME; y Lewis, R. H., 1985, 130-131.
68 *Ibid.*
69 Entrevista a Cleven, 24 de abril de 1993; Callahan, J. F. (ed.), 1947, 243-244.
70 Citado en Callahan, J. F. (ed.), *op. cit.*, 245; «The Liberation of Moosburg», en *Splasher Six*, vol. 33, verano de 2002 [http://.100bg/spalser/moosburg. html], 3.

71 Liberación del hijo: Burbank, L. B., 1946, 47.
72 Halmos, E. E. jr., *op. cit.*, 128.
73 Roger Burwell, «My War», 41, en ME.
74 Citado en Murphy, F. D., *op. cit.*, 245.
75 Hoffman, R. H., *op. cit.*, 205-208.
76 *Ibid.*
77 El 8.º Ejército británico: Entrevista a O'Donnell, 7 de mayo de 2003.
78 Eisenhower, D. D., 1948, 22.
79 Butcher, H., 1946, pie de foto, 843-844.
80 *Ibid.*
81 Beevor, A., *op. cit.*, 405.
82 Tedder, A. W., 1966, 686; *véase también* Butcher, H., *op. cit.*, 846.
83 Harold King, despacho de la Prensa Aliada Combinada, 9 de mayo de 1945, reproducido en Snyder, L. (ed.), 1962, 468-469.
84 Citado en Ambrose, S. E. y Sulzberger, C. L., 1997, 559.
85 Panter-Downes, M., 1971, 376-377.
86 Entrevista a Rosenthal, 7 de noviembre de 2005.
87 Panter-Downes, M., *op. cit.*, 374-377.
88 Carson, E. T., 2000, 188.
89 Citado en Brown, R. D., 1994, 63.
90 *Ibid.*, 61.
91 Longmate, N., 1975, 61.
92 Alling, Ch., *op. cit.*, 156.
93 Kardorff, U. von, 1966, 220-221.
94 Hoffman, R. H., *op. cit.*, 224.
95 Entrevista a Cleven, 24 de abril de 2003.
96 Sheridan, J. W., 1946, 149-150.
97 *Ibid.*
98 Entrevista a Cleven, 24 de abril de 2003.
99 Citado en Sheridan, J. W., *op. cit.*, 150.
100 Entrevista a Cleven, 24 de abril de 2003.
101 Andy Rooney, «Nazi Camp Held Galaxy of U.S. Aces», *S&S*, mayo-junio de 1945, 1.
102 Francis «Gabby» Gabreski: Entrevista a Gabreski en Broughton, I. (ed.), 2001, 29-30; Gabreski, F. según contado por Carl Molesworth, 1991, 170-171.
103 John «Red» Morgan: Teniente J. C. Morgan, «Disaster over Berlin», en Roy, M. J., 1946; «Congressional Medal Awarded Texas Flier», *S&S*, 20 de diciembre de 1943, 1; Andy Rooney, «Flier Dropped with Arm Gone Is Safe in Reich», *S&S*, 7 de diciembre de 1943, 1.
104 Bennett, L., 1945, 43.
105 *Ibid.*, 5; *NYT*, 4 de diciembre de 1943, 4.
106 *NYT*, 22 de enero de 1944; 5 de mayo de 1944, 7.
107 *Ibid.*
108 Bennett, L., *op. cit.*, 228; entrevista del autor con Oscar Richard, 1 de marzo de 2003.
109 Newcomb, A. H., 1947, 169.
110 Advertencia de Zemke: Zemke, H. y Freeman, R. A., 1991, 13-39, 79; Richard, O. G. III, 2000, 91.
111 Bennett, L., *op. cit.*, 232-233.
112 Citado en la entrevista de Richard; Spiller, H. (ed.), *op. cit.*, 118. Para una versión diferente de este incidente, una que generalmente no está respaldada por el testimonio de

los prisioneros, *vid.* Zemke, H. y Freeman, R. A., *op. cit.*, 95-97.
113 *Ibid.*
114 Howell, F. W., 1953, 198, en ME.
115 Newcomb, A. H., *op. cit.*, 164.
116 Visión del aviador: Howell, F. W., *op. cit.*, 201-202.
117 Entrevista a Richard.
118 *Fräuleins*: Vietor, J., 1951, 168.
119 Bennett, L., *op. cit.*, 237-238.
120 Gabreski, F. según contado por Carl Molesworth, *op. cit.*, 200-201.
121 Todas las citas de Bennett en Bennett, L., *op. cit.*, 241, 244, 250-252.
122 *Ibid.*
123 Coronel Andréi Vlásov: Wadley, P. L., 1993, *passim*.
124 6250 hombres hambrientos de libertad: Testimonio de Edward Wenrich, en ME.
125 Entrevista a Richard.
126 *Ibid.*
127 Como un extraño: Richard, O. G. III, *op. cit.*, 107; entrevista a Richard.
128 Entrevista a Richard.
129 Citado en Bloomfield, S., diciembre de 1992-enero de 1993, 62.
130 Pie de foto, Biblioteca de la 2.ª División Aérea, Norfolk.
131 Citado en Gardiner, J., 1992, 213.
132 Carson, E. T., *op. cit.*, 191; autor desconocido, «They came to Madingley», reproducido en Carson, E. T., *op. cit.*, 191-193.

* N. del A.: En la novela autobiográfica de Heinrich Böll, *El ángel callaba* (*Der Engel schwieg*), un soldado alemán, cansado de la guerra, regresa a Colonia, recién liberada, y es acogido por una mujer que se niega a abrir las ventanas de su apartamento, con vistas a la ciudad. Una mañana, cuando la mujer se había ido del salón para cambiarse, el soldado abrió los postigos y contempló «las ruinas quemadas de la ciudad».[24] Los cerró de inmediato. «Otra vez, el interior era crepuscular [...] entonces comprendió por qué ella no había querido abrir la ventana».

En un ensayo reciente acerca de la guerra aérea, el difunto novelista W. G. Sebald escribió que, tras la guerra, hubo «un acuerdo tácito, igualmente válido para todos, no había que describir el verdadero estado de ruina material y moral en que se encontraba el país entero. Los aspectos más sombríos del acto final de una destrucción, vividos por la inmensa mayoría de la población alemana, siguieron siendo un secreto familiar vergonzoso [...]».[25]

Sebald consideró *El ángel callaba* de Böll como una de las escasas obras escritas por la generación de la guerra «que da una idea aproximada de la profundidad del espanto que amenazaba apoderarse entonces de todo el que verdaderamente contemplara las ruinas que lo rodeaban». Esto, especula Sebald, es el motivo por el que no fue publicada hasta 1992.

** N. del E.: Escrita por George S. Kaufman y Moss Hart, se estrenó en Broadway en 1936. Fue adaptada al cine por Frank Capra en 1938 y la protagonizaron James Stewart, Jean Arthur y Lionel Barrymore. En español es conocida por el título *Vive como quieras*.

*** N. del E.: El mote afectivo que le puso Roosevelt a Stalin cuando se conocieron personalmente en la Conferencia de Teherán en noviembre de 1943.

**** N. del A.: No se adoptaron planes de emergencia similares para rescatar a los judíos húngaros en Auschwitz.

***** N. del A.: El campo se hizo famoso en el futuro gracias a *Stalag 17*, una obra teatral de Broadway que el director Billy Wilder convirtió en un éxito de Hollywood, *Traidor en el infierno*, con William Holden en el papel principal, cuya actuación le hizo ganar el premio Óscar al mejor actor. La obra fue escrita por dos artilleros de la Fuerza Aérea del Ejército durante su cautiverio, Donald Beban y Edmund Trzcinski, que interpretó un papel en la película.

EPÍLOGO

La 8.ª Fuerza Aérea inició su gran movimiento de retorno a Estados Unidos el 19 de mayo de 1945.[1] Los *bomber boys* volaron en sus propios aeroplanos; el personal de tierra y los pilotos de caza viajaron por mar. Los que cruzaron el océano subían primero en camiones Liberty hasta la estación de tren local, donde a muchos de los hombres les esperaba su nueva novia. «La guerra es de locos –escribió un reportero de *Stars and Stripes*–. Los maridos vuelven a casa y se llevan a su esposa inglesa».[2] Durante más de siete meses, no hubo suficiente transporte para las cerca de 45 000 británicas casadas con militares estadounidenses. Tuvieron que esperar hasta que los soldados y marinos de Estados Unidos regresaran a casa desde todos los puntos del globo.[3]

La mayoría de esposas de guerra estaba embarazada o tenía uno o dos niños pequeños cuando por fin se les comunicó, a finales de diciembre, que inmigración habían levantado las restricciones para ellas y ya había barcos disponibles para llevarlas a su nuevo hogar con sus nuevos maridos.[4] La «Operación Pañales»,[5] como la denominó la prensa, empezó el 26 de enero de 1946 en el puerto de Southampton. A bordo del SS Argentina, viajaban 452 novias de guerra, 173 niños pequeños y un novio de guerra. Su mujer, una voluntaria del Cuerpo Aéreo femenino, ya había sido enviada de regreso a Nueva York. «Cuando zarpamos de Southampton [...] nos cruzamos con un transporte de tropas británicas [...] hombres que iban de regreso. Nos abuchearon hasta que nos perdieron de vista»,[6] recordó una de las esposas.

En los puertos de entrada, en la ciudad de Nueva York y en Newport News, Virginia, no todo fueron alegres reencuentros. Algunas mujeres solo habían conocido a sus maridos durante unas pocas semanas y habían olvidado cómo eran. Una londinense vio subir por la pasarela de embarque a un hombre que vestía como un proxeneta. «Oh, Dios –pensó–, espero que el mío no tenga ese aspecto».[7] Docenas de maridos cambiaron de opinión y no se presentaron; otros desearon no haberlo hecho. «Algunas fueron sorprendidas durmiendo con los marineros mientras estaban a bordo –contó la novia de guerra Ann Holmes–.

Cuando los maridos se reunieron con ellas en Nueva York, les dieron la oportunidad de rechazarlas. Muchos lo hicieron. Las mujeres fueron enviadas de vuelta».[8] A muchas de ellas, al llegar a puerto, les comunicaron que sus maridos habían sido enviados al Pacífico para «una dosis doble de guerra»[9] y que aún no habían vuelto.

Tras dejar Inglaterra, la 8.ª Fuerza Aérea se desplegó en la recién conquistada isla de Okinawa a las órdenes de Jimmy Doolittle, que comandó en 1942 la primera incursión aérea estadounidense sobre Japón. Carl Spaatz recibió el mando de las Fuerzas Aéreas Estratégicas de Estados Unidos, con cuartel general en Guam. El 6 de agosto, tras recibir autorización de Washington, Spaatz ordenó a su antiguo piloto de la 8.ª Fuerza Aérea, Paul Tibbets, lanzar la bomba de uranio sobre Hiroshima. Tres días más tarde, una bomba de plutonio, aún más poderosa, aniquiló más de la mitad de la ciudad de Nagasaki. Spaatz le dijo a Doolittle que, si quería que su 8.ª Fuerza Aérea entrara en combate con los japoneses, sería mejor que organizara una misión para el día siguiente, pues la guerra terminaría pronto. Doolittle disponía de 720 B-29 y muchos estaban dispuestos para la batalla, aunque no los empleó. «Si la guerra ha terminado –le dijo a Spaatz–, no arriesgaré ni un aeroplano ni un solo tripulante de bombardero solo para poder decir que la 8.ª Fuerza Aérea operó contra los japoneses en el Pacífico».[10] Después de Europa, sus muchachos no tenían que demostrar nada.

Tres semanas más tarde, Carl Spaatz estaba en la cubierta del acorazado Missouri para la rendición japonesa, lo cual le convirtió en la única persona que fue testigo de las tres principales capitulaciones del Eje. Tras la contienda, sucedió a «Hap» Arnold, muy enfermo, en el cargo de comandante en jefe de las Fuerzas Aéreas del Ejército de Estados Unidos. Estaba al timón el 17 de septiembre de 1947, el día en que, por fin, la Fuerza Aérea se emancipó de las fuerzas terrestres y se convirtió en un ejército independiente de las fuerzas armadas estadounidenses. Como no podía ser de otro modo, Carl Spaatz fue su primer jefe de Estado Mayor. Desde la tumba, «Billy» Mitchell debió de sonreír.

Robert «Rosie» Rosenthal estaba en Florida entrenándose con los B-29 cuando los japoneses se rindieron. A su regreso de Inglaterra, fue directo a Washington, a la oficina de Arnold, donde presionó para que le dieran un mando de combate en el Pacífico. El general Orvil Anderson trató de quitarle la idea: «Ya has tenido suficiente, deja que vayan otros»,[11] pero Rosenthal se mostró inflexible. La guerra había terminado, pero él aún no había acabado.

De vuelta a Brooklyn, Rosenthal trabajó para su antiguo despacho de abogados de Manhattan. Se sentía inquieto. «Durante todo mi servicio bélico había seguido una estricta disciplina. Puse freno a mis emociones y puede que me

las guardara demasiado. Entonces, todo empezó a salir. No podía concentrarme, ni centrarme en mi trabajo. Teníamos entre manos algunos casos importantes, pero todo me parecía una nadería comparado con lo que acababa de vivir».[12]

Rosenthal había seguido con interés las noticias del tribunal de crímenes de guerra de Núremberg, que inauguró las sesiones en noviembre de 1945. Sintió que debía estar allí. Se enjuiciaba a los monstruos a los que había ido a la guerra a destruir. «Cuando supe que el Ejército buscaba fiscales para los pequeños juicios que seguirían a los más grandes, tomé un tren a Washington y conseguí un puesto en el equipo». A bordo del buque que le llevó de vuelta a Europa, en julio de 1946, conoció a Phillis Heller, una abogada de la Marina que iba a incorporarse al equipo legal estadounidense en Núremberg. Rosenthal y aquella chica joven y radiante de extraño nombre se enamoraron al instante y, diez días más tarde, estaban comprometidos. «Queríamos casarnos de inmediato, pero Phillis me dijo que había prometido pedir permiso a su padre –relató Rosenthal–. Pensé que estaba muy bien. Me iba a casar con una chica chapada a la antigua. Le escribí a su padre una larga carta y, en su réplica, me dijo: "Robert, ustedes dos están cometiendo un gran error. Vuelvan a casa de inmediato". Se lo expliqué a Phillis: "Creo que esto se acaba aquí". Y ella dijo: "¿De qué estás hablando? Dije que *yo* tenía que pedir su permiso. Lo hicimos. Ahora ya podemos casarnos". Supe entonces que me había buscado un problema [...] había tomado por esposa a una abogada».

El 14 de septiembre de 1946, la pareja intercambió votos en Núremberg, la ciudad que el Ejército de Estados Unidos había declarado «muerta al 91 por ciento».[13] Vivían en un apartamento dañado por las bombas y mal calefactado, no lejos del Palacio de Justicia. Aunque estaban demasiado ocupados para entremezclarse con los vecinos, los alemanes que conocían no estaban dispuestos a hablar de los bombardeos.

«La gente caminaba en silencio entre las ruinas, sin siquiera girarse a mirarlas –afirmó «Rosie»–. Era como si esas enormes pirámides de escombros no existieran y todavía vivieran en su bella ciudad de antes de la guerra. El bombardeo, además de arrasar la ciudad, también dejó a la gente en la ruina. Ese invierno lo pasaron muy mal. Las mujeres llevaban la ropa descuidada, los viejos iban sin afeitar y apenas se veía juventud. Las familias no tenían alimento suficiente y no había economía, solo un floreciente mercado negro. Una noche, Phillis y yo caminábamos solos junto al río. Notamos que alguien nos seguía. Cuando nos parábamos, él se detenía. Phillis fumaba un cigarrillo y, cuando lo arrojó a la acera, el hombre corrió, lo recogió y desapareció en la oscuridad. Los cigarrillos, incluso las colillas, eran artículos valiosos en el mercado negro y pensamos que tenía intención de canjearlo. A eso se habían visto reducidos los habitantes del Reich milenario. Era inevitable sentir pena por ellos, aunque me negaba a creer que el pueblo alemán no era responsable de Hitler, en particular

aquí en Núremberg, la ciudad donde los nazis celebraban sus concentraciones a la romana y donde mujeres entusiastas arrojaban flores al paso de la comitiva de Hitler. No había necesidad de una campaña de represalias contra la gente corriente que había apoyado a Hitler. Ya habían sufrido suficiente. Dejemos que vivan con lo que han hecho y con lo que se les ha hecho. Será castigo suficiente. Sin embargo, los líderes nazis y sus esbirros criminales deben recibir un trato diferente».

Los nazis principales –Göring, Speer, Dönitz, entre otros– todavía estaban siendo juzgados aquel mes de septiembre, pero los Rosenthal empezaron a preparar casos contra otros criminales de guerra: oficiales de la Wehrmacht, funcionarios nazis y empresarios alemanes que habían trabajado en estrecha colaboración con el partido. Esos casos fueron llevados ante tribunales del Ejército de Estados Unidos, y también en Núremberg, a partir de noviembre de 1946. Phillis Rosenthal investigó IG Farben, el conglomerado químico bajo control nazi que había usado mano de obra de los campos de concentración. La labor de su marido consistía en investigar los crímenes raciales cometidos por los que habían servido a las órdenes de Göring, Jodl y Keitel. «Los interrogué a los tres. Göring se mostró arrogante y contumaz, pero los generales del Ejército me hablaron con benevolencia paternal y afirmaron, con serena indignación, que no tenían nada que ver con las atrocidades nazis. Keitel insistió en particular en que se había ceñido al código de honor del militar alemán. Por supuesto, mentían. Ver a aquellos soberbios conquistadores después de su sentencia –impotentes, patéticos, en espera del verdugo– era el cierre que necesitaba. La justicia se había impuesto al mal. Mi guerra había terminado».

NOTAS

1 La 8.ª Fuerza Aérea abandona Inglaterra: 45 hombres murieron en accidentes aéreos de regreso a casa.

2 «Target Home», *S&S*, 7 de septiembre de 1945, 3-4.

3 Unas 45 000 británicas: Algunos historiadores cifran el número de novias militares en 100 000, pero yo me he basado en la estimación más conservadora de David Reynolds. *Vid.* Reynolds, D., 2000 (1996), 422.

4 Restricciones a la inmigración: A finales de diciembre de 1945, la Ley de Novias de Guerra se convirtió en ley estadounidense. Permitió que los cónyuges «extranjeros» y los hijos «extranjeros» de ciudadanos estadounidenses que prestaban servicio en las fuerzas armadas o habían sido dados de baja honorablemente de ellas eludieran la mayoría de las normas y cuotas de inmigración existentes. Según una ley de 1924, el Reino Unido estaba restringido a 6000 entradas por mes. *Vid.* Reynolds, D., *op. cit.*, 418.

5 *Ibid.*, 418-419.

6 Citado en Shukert, E. B. y Smith Scibetta, B., 1988, 57.

7 Reynolds, D., *op. cit.*, 422.

8 Entrevista con Ann O. Holmes De Vries, 4 de octubre de 1993, AHM.
9 *S&S*, 25 de mayo de 1945.
10 Doolittle, J. H. «Jimmy» y Glines, C. V., 1992, 423. Algunos de los Mustang de la 8.ª habían volado en misiones de escolta sobre Japón para la 20.ª Fuerza Aérea.
11 Entrevista del autor con Robert Rosenthal, 25 de marzo de 2003.
12 Todas las citas de Rosenthal proceden de las entrevistas de Rosenthal, 25 de marzo de 2003; 8 de noviembre de 2005.
13 Shirer, W., 1947, 287.

BIBLIOGRAFÍA

ABREVIATURAS

AAF *Army Air Forces*
Fuerzas Aéreas del Ejército en la Segunda Guerra Mundial
AHM *Airpower Heritage Museum*
Museo del Patrimonio de la Fuerza Aérea, Midland, Texas
AFHRA *Air Force Historical Research Agency*
Agencia de Investigación Histórica de la Fuerza Aérea, Base Aérea Maxwell, Alabama
Arnold MSS *Henry H. Arnold Papers, Library of Congress*
EC *Eisenhower Center*
Centro Eisenhower, Nueva Orleans, Luisiana
Major War Criminals-Trial of Major War Criminals Before the International Military Tribunal
Principales criminales de guerra-Juicio a los criminales de guerra más importantes ante el Tribunal Militar Internacional
ME *Mighty Eighth Air Force Heritage Museum*
Museo Nacional de la 8.ª Fuerza Aérea, Savannah, Georgia
M-O *Mass-Observation Archive*
Archivo de Observación Masiva, Universidad de Sussex, Reino Unido
NA *National Archives*
Archivos Nacionales, College Park, Maryland
Nazi Conspiracy *Office of the United States Chief of Counsel for Prosecution of Axis Criminality, Nazi Conspiracy and Aggression*
Conspiración Nazi, Oficina del asesor jurídico jefe de Estados Unidos para el Enjuiciamiento de la Criminalidad, la Conspiración y la Agresión Nazi del Eje
NYT *New York Times*
NA-UK *The National Archives*
Archivos Nacionales, Kew, Reino Unido, antes denominada Public Records Office (Oficina de Registros Públicos)
S&S *Stars and Stripes*
Barras y Estrellas
SIA *Swiss Internees Association*
Archivos de la Asociación Suiza de Reclusos, Jackson, New Jersey

Spaatz MSS *Carl Spaatz Papers, Library of Congress*
Target-Target: Germany: The Army Air Forces' Official Story of the VIII Bomber Command's First Year over Europe
Objetivo: Alemania: la historia oficial de las Fuerzas Aéreas del Ejército acerca del primer año del 8.º Mando de Bombarderos sobre Europa
Trials of War Criminals *Trials of War Criminals Before the Nuremberg Military Tribunals*
Juicios de criminales de guerra, Juicios de criminales de guerra ante los tribunales militares de Núremberg
USMHI *U.S. Military History Institute*
Instituto de Historia Militar de Estados Unidos, Carlisle Barracks, Pensilvania
USSBS *United States Strategic Bombing Survey*
Encuesta acerca de bombardeo estratégico de Estados Unidos

COLECCIONES DE MANUSCRITOS

Air Force Historical Research Agency, Maxwell Air Force Base, Alabama.
Es el repositorio más extenso de documentos de la 8.ª Fuerza Aérea y también la mayor colección del mundo acerca de aviación militar, con más de 1,5 millones de documentos, la mitad de ellos, aproximadamente, en torno a la Segunda Guerra Mundial. Entre los principales registros de las colecciones hay:
Resúmenes de operaciones, informes de misiones de combate, inteligencia, meteorología y servicios médicos, informes, encuestas de tripulaciones de combate y estudios médicos y estadísticas de tripulaciones de combate que padecen trastornos emocionales.
Informes del cirujano de vuelo
Informes de prisioneros de guerra
Narrativas de operaciones
Informes de fuga y evasión
Entrevistas con líderes y personal de la Fuerza Aérea, entre ellos: Frederick Anderson, Orvil Anderson, Albert P. Clark, James H. Doolittle, Ira C. Eaker, Barney M. Giles, Haywood S. Hansell jr., Gerald W. Johnson, William E. Kepner, Laurence S. Kuter, Elwood R. Quesada, Carl A. Spaatz, Arthur W. Vanaman y «Chuck» Yeager.
Interrogatorios a tripulaciones de combate.
Transcripciones de interrogatorios a destacadas figuras militares, económicas y políticas alemanas, entre ellas Hermann Göring, Alfred Jodl, Wilhelm Keitel, Karl Koller, Albert Speer y Gerd von Rundstedt.
Informes del Mando de Cazas de la 8.ª Fuerza Aérea
Informes inéditos, ensayos y conferencias de líderes de la Luftwaffe y pilotos de

combate.
Dado que los registros de la Luftwaffe en Alemania fueron destruidos, esta es una fuente de información particularmente valiosa acerca del arma de cazas alemana.
Registros del Establecimiento Médico Central
Registros diversos del USSBS
Registros diversos del Comité de Analistas de Operaciones
Los documentos de los líderes aéreos de la Segunda Guerra Mundial, incluidos Charles P. Cabell, William E. Kepner y Guido R. Perera
Historias y registros de unidades de los Grupos de Bombardeo de la 8.ª Fuerza Aérea
Registros de la Escuela Táctica del Cuerpo Aéreo y la Escuela Táctica del Servicio Aéreo
Registros de la moral de la tripulación de combate
Resúmenes de inteligencia enemiga
La colección de la agencia está registrada en microfilm, con copias en los Archivos Nacionales y Administración de Documentos, College Park, Maryland y en la Oficina de Apoyo a la Historia de la Fuerza Aérea, Base de la Fuerza Aérea Bolling, Washington D. C.

Library of Congress, Manuscript Division, Washington D. C.
Frank Andrews Papers
Henry H. Arnold Papers
James H. Doolittle Papers
Ira C. Eaker Papers
Muir S. Fairchild Papers
Curtis E. LeMay Papers
William «Billy» Mitchell Papers
Paul H. Nitze Papers
Elwood R. Quesada Papers
Carl Andrew Spaatz Papers
Nathan Twining Papers
Hoyt S. Vandenberg Papers
De lo anterior, la Spaatz Collection, que comprende 379 cajas, es la mejor fuente acerca de las operaciones de la 8.ª Fuerza Aérea.

National Archives and Records Administration, College Park, Maryland
El depósito de los registros militares oficiales de las Fuerzas Aéreas del Ejército durante la Segunda Guerra Mundial (Grupo de Registro 18), incluidos registros del cuartel general, informes de misiones de combate, informes de inteligencia,

órdenes de campo, informes de divisiones, alas y escuadrones e información de prisioneros de guerra y evasores. También fueron útiles para este estudio los registros de:
Oficina de la Secretaría de Guerra
Estado Mayor Conjunto de EE. UU.
Oficina de Servicios Estratégicos
Oficina de Investigación y Desarrollo Científico
La encuesta acerca de bombardeos estratégicos de Estados Unidos
Personal del Ejército
SHAEF Sesiones informativas de relaciones públicas
Teatros de guerra de Estados Unidos, Segunda Guerra Mundial
Cuartel General, Fuerzas Aéreas del Ejército
Registros de prisioneros de guerra
Colecciones de manuscritos: Robert Lovett Papers
Expedientes de casos de fuga y evasión
Registros de la Legación Suiza de Estados Unidos
Registros de la Sede MIS-X (Military Intelligence Service, Escape and Evasion Section)

Mass-Observation Archive, University of Sussex, Brighton, Reino Unido
El archivo es el resultado del trabajo de la organización de investigación social Mass-Observation, fundada en 1937 y dedicada al estudio de la vida cotidiana de la gente corriente en Gran Bretaña. Contiene abundantísima documentación (entrevistas, diarios, encuestas, etc.) de las actitudes de los civiles británicos comunes y corrientes hacia los militares estadounidenses destinados en Inglaterra. La colección es especialmente rica en la vida cotidiana en Gran Bretaña durante la guerra.

U.S. Army Military History Institute, Carlisle Barracks, Pensilvania
Chester Hansen Papers
Ira C. Eaker Papers
Omar Bradley Papers
Programa de historia oral para oficiales superiores

Mighty Eighth Air Force Heritage Museum, Savannah, Georgia
Esta biblioteca en rápida expansión cuenta con una magnífica colección de memorias, diarios y cartas del personal de la 8.ª Fuerza Aérea.

U.S. Air Force Academy Library, Colorado Springs, Colorado
Laurence S. Kuter Papers

George C. M. McDonald Papers
Murray Green Collection on Hap Arnold

Eisenhower Presidential Library, Abilene, Kansas
Dwight David Eisenhower Papers

Lilly Library, Indiana University, Bloomington, Indiana
Ernie Pyle Papers

The National D-Day Museum, Nueva Orleans, Luisiana
Memorias inéditas de tripulantes de la 8.ª Fuerza Aérea.

John F. Kennedy Library, Boston, Massachusetts
John Kenneth Galbraith Papers

The National Archives, Kew, Reino Unido (antes denominada Public Record Office)
Air Historical Branch Records, Series 1
Air Ministry Correspondence
Chief of Air Staff Papers
Air Publications and Records
Bomber Command Records
Air Ministry, Directorate of Intelligence
Air Historical Branch Narrative Histories

Royal Air Force Museum, Hendon, Reino Unido
Lord Tedder Papers
Sir Arthur Harris Papers

George C. Marshall Research Library, Lexington, Virginia
George C. Marshall Papers

Seely G. Mudd Library, Princeton University, Princeton, Nueva Jersey
George W. Ball Papers

Yale University Library, New Haven, Connecticut
Diario de Henry Stimson (copia en microfilm)

Hoover Institution on War, Revolution and Peace, Stanford University, Palo

Alto, California
Frederick L. Anderson Collection

The Imperial War Museum, Londres, Reino Unido
El departamento de Documentos alberga una extensa colección de diarios, documentos privados y cartas del personal de la 8.ª Fuerza Aérea.

East Carolina University, Manuscript Collection, Greenville, Carolina del Norte
Papers of Frank A. Armstrong

Swiss Internees Association Archives, Lakewood, Nueva Jersey
Copias de los registros oficiales de los presos de la Fuerza Aérea en Suiza, junto con documentación de la vida de los reclusos en el país.

Swiss Federal Archives, Berna, Suiza
Alberga el Informe Final de la Comisión Helvética de Internados y Hospitalización de Personal Militar Extranjero de 1940 a 1945.

Bundesarchiv/Militärarchiv, Friburgo, Alemania
Alberga los informes del intendente general acerca de las pérdidas de aviones y tripulaciones de la Luftwaffe, que son más precisos que los registros de pérdidas enemigas en tiempos de guerra que custodia la 8.ª Fuerza Aérea.

United States Holocaust Memorial Museum, Washington D. C.
Registros relacionados con la deportación de judíos húngaros a Auschwitz y la presión ejercida por grupos judíos para bombardear el campo.

COLECCIONES DE HISTORIA ORAL

The Mighty Eighth Air Force Museum, Savannah, Georgia
Esta es la mejor colección de historia oral acerca de la 8.ª Fuerza Aérea.

American Airpower Heritage Museum, Midland, Texas
Alberga una extensa colección de entrevistas de historia oral con veteranos de la 8.ª Fuerza Aérea, la mayoría de ellas transcritas.

The National D-Day Museum, Nueva Orleans, Luisiana
Alberga una pequeña, pero notable, colección de historias orales de tripulantes de

la Fuerza Aérea.

Columbia University Oral History Collection, Butler Library, Columbia University, Nueva York

Esta enorme colección contiene cintas de historia oral y transcripciones de la sra. H.

H. Arnold, Charles P. Cabell, James H. Doolittle, Ira C. Eaker, Robert A. Lovett y Carl A. Spaatz.

Second Air Division Memorial Library, Norwich, Reino Unido

Además de las transcripciones y cintas de historia oral, contiene historias de unidades y registros de la 2.ª División de la 8.ª Fuerza Aérea.

Imperial War Museum, Sound Archive, Londres, Reino Unido

Alberga entrevistas de historia oral con líderes del aire de la Segunda Guerra Mundial, incluidos Ira C. Eaker, *sir* Arthur Harris y Jimmy Stewart.

UNITED STATES STRATEGIC BOMBING SURVEY (EUROPEAN WAR)

Un estudio de campo del Gobierno de Estados Unidos realizado en 1944-1945 acerca del impacto físico y psicológico de los bombardeos estratégicos en Alemania. Se examinaron varios cientos de plantas y ciudades y se entrevistó e interrogó a, prácticamente, todos los líderes políticos, económicos y militares supervivientes del país. Se publicaron más de doscientos detallados informes. La información bibliográfica en la que más me he basado se halla en las notas.

TESIS DOCTORALES Y TESINAS

Boylan, B. L., 1955: «The Development of the American Long-Range Escort Fighter», Columbia, University of Missouri.

Bland, E. A. jr., 1948: «German Methods of Interrogation of Captured Allied Aircrews», Maxwell Air Force Base, Montgomery, Air University.

Burbank, L. B., 1946: «A History of the American Air Force Prisoners of War in Center Compound, Stalag Luft III, Germany», Chicago, University of Chicago.

Flugel, R. R., 1965: «United States Air Power Doctrine: A Study of the Influence of William Mitchell and Giulio Douhet at the Air Corps Tactical School», Norman, University of Oklahoma.

Wadley, P. L., 1993: «Even One Is Too Many: An Examination of the Soviet Refusal to Repatriate Liberated American World War II Prisoners of War», Fort Worth, Texas Christian University.

HISTORIA OFICIAL DE LA FUERZA AÉREA DE ESTADOS UNIDOS

Craven, W. F. y Cate, J. L. (eds.): *The Army Air Forces in World War II.*

Aunque esta historia está anticuada y contiene numerosos errores, sobre todo en cuanto a las pérdidas y bajas enemigas, es indispensable. Cinco de los siete volúmenes tratan de asuntos pertinentes de la historia de la 8.ª Fuerza Aérea.

Vol. 1: *Plans and Early Operations, January 1939 to August 1942*, Chicago, University of Chicago Press, 1948.

Vol. 2: *Europe: Torch to Pointblank, August 1942 to December 1943*, Chicago, University of Chicago Press, 1949.

Vol. 3: *Europe: Argument to V-E Day, January 1944 to May 1945*, Chicago, University of Chicago Press, 1951.

Vol. 6: *Men and Planes*, Chicago, University of Chicago Press, 1955.

Vol. 7: *Services Around the World*, Chicago, University of Chicago Press, 1958.

MONOGRAFÍAS

Adams, M. C. C., 1994: *The Best War Ever: America and World War II*, Baltimore, Johns Hopkins University Press.

Addison, P., 2006: *Firestorm: The Bombing of Dresden, 1945*, Chicago, Ivan R. Dee.

Alling, Ch., 2002: *A Mighty Fortress: Lead Bomber over Europe*, Haverford, Casemate.

Ambrose, S. E., 2001: *The Wild Blue: The Men and Boys Who Flew the B-24s over Germany*, New York, Simon & Schuster.

Ambrose, S. E., 1997: *Citizen Soldiers: The U.S. Army from the Normandy Beaches to the Bulge to the Surrender of Germany, June 7, 1944-May 7, 1945*, New York, Simon & Schuster.

Ambrose, S. E., 1994: *D-Day: June 6, 1944: The Climactic Battle of World War II*, New York, Simon & Schuster [ed. en esp.: *El Día D*, Barcelona, Inèdita, 2008].

Ambrose, S. E. y Sulzberger, C. L., 1997: *American Heritage New History of World War II*, New York, Viking.

Arbib, R. S. jr., 1946: *Here We Are Together: The Notebook of an American Soldier in Britain*, London, Longmans, Green.

Ardery, Ph., 1978: *Bomber Pilot: A Memoir of World War II*, Lexington, University Press of Kentucky.

Arnold, H. H., 1951: *Global Mission*, London, Hutchinson.

Astor, G., 1997: *The Mighty Eighth: The Air War in Europe as Told by the Men Who Fought It*, New York, Dell.

Atkinson, R., 2002: *An Army at Dawn: The War in North Africa, 1942-1943*, New York, Henry Holt [ed. en esp.: *Un ejército al amanecer*, M. Covián Fasce (trad.), Barcelona, Crítica, 2004].

Bach, J. jr., 1946: *America's Germany: An Account of the Occupation*, New York, Random House.

Bailey, R. H., 1979: *The Air War in Europe*, Alexandria, Time-Life.

Ball, G. W., 1983: *The Past Has Another Pattern: Memoirs*, New York, W. W. Norton.

Bard, M. G., 1994: *Forgotten Victims: The Abandonment of the Americans in Hitler's Camps*, Boulder, Westview.

Beck, E. R., 1986: *Under the Bombs: The German Home Front, 1942-1945*, Lexington, University Press of Kentucky.

Beevor, A., 2002: *The Fall of Berlin 1945*, New York, Viking [ed. en esp.: *Berlín. La caída*: 1945, D. León (trad.), Barcelona, Crítica, 2015].

Bekker, C., 1968: *The Luftwaffe War Diaries*, Garden City, Doubleday [ed. en esp.: *La Luftwaffe. Cota de Ataque 4.000*, J. L. Yarza Oñate (trad.), Barcelona, Bruguera, 1968].

Belenky, G., 1987: *Contemporary Studies in Combat Psychiatry*, Westport, Greenwood.

Bendiner, E., 1980: *The Fall of Fortresses: A Personal Account of the Most Daring, and Deadly, American Air Battles of World War II*, New York, Putnam.

Bennett, J. M. jr., 1945: *Letters from England*, San Antonio, autoeditado.

Bennett, L., 1945: *Parachute to Berlin*, New York, Vanguard.

Bergander, G., 1998 (1994): *Dresden im Luftkrieg: Vorgeschichte, Zerstorung, Folgen*, Würzburg, Böhlau, ed. rev., 1998.

Beschloss, M., 2002: *The Conquerors: Roosevelt, Truman and the Destruction of Hitler's Germany, 1941-1945*, New York, Simon & Schuster.

Bessel, R., 2004: *Nazism and War*, New York, Modern Library.

Biddle, T., 2002: *Rhetoric and Reality in Air Warfare: The Evolution of British and American Ideas About Strategic Bombing, 1914-1945*, Princeton, Princeton University Press.

Bidinian, L. J., 1976: *The Combined Allied Bombing Offensive Against the German Civilian, 1942-1945*, Lawrence, Coronado.

Bing, R. L., 1992: *You're 19… Welcome Home: A Story of the Air War over Europe and Its After-Effects*, autoeditado.

Boehme, M., 1992: *JG 7: The World's First Jet Fighter Unit, 1944-1945*, D.

Johnston (trad.), Atglen, Schiffer.
Böll, H., 1995: *The Silent Angel*, B. Mitchell (trad.), New York, Picador [ed. en esp.: *El ángel callaba*, L. Manzano (trad.), Fondo de Cultura Económica, México, 2022].
Bond, D. D., 1952: *The Love and Fear of Flying*, New York, International Universities Press.
Boog, H. (ed.), 1992: *The Conduct of the Air War in the Second World War*, New York, Berg.
Boog, H. *et al.*, 2001: *Germany and the Second World War*, vol. 6, *The Global War*, Research Institute for Military History (ed.), Potsdam, E. Osers *et al.* (trads.), New York, Oxford University Press.
Borowski, H. R. (ed.), 1988: *The Harmon Memorial Lectures in Military History, 1959-1987: A Collection of the First Thirty Harmon Lectures Given at the United States Air Force Academy*, Washington D. C., Office of Air Force History.
Bowman, M., 1994: *Great American Air Battles of World War II*, Shrewsbury, Airlife.
Bowman, M., 1984: *Castles in the Air*, Wellingborough, Patrick Stephens.
Boyle, A., 1962: *Trenchard*, London, Collins.
Boyne, W., 2001: *Aces in Command: Fighter Pilots as Combat Leaders*, Washington D. C., Brassey's.
Bradley, O., 1951: *A Soldier's Story*, New York, Henry Holt [ed. en esp.: *Memorias*, 2 vols., Barcelona, AHR, 1956].
Bradley, O. y Blair. C., 1983: *A General's Life: An Autobiography*, New York, Simon & Schuster.
Brickhill, P., 1961 (1950): *The Great Escape*, New York, Ballantine [ed. en esp.: *La gran evasión*, L. Reyes (trad.), Madrid, Torres de Papel, 2014].
Bright, Ch. (ed.), 1992: *Historical Dictionary of the U.S. Air Force*, Westport, Greenwood.
Briol, J. J., 1993: *Dead Engine Kids: World War II Diary of John J. Briol*, J. F. Welch (ed.), Rapid City, Silver Wings Aviation.
British Bombing Survey Unit, 1998: *The Strategic Air War Against Germany, 1939-1945*, London, Frank Cass.
Brittain, V., 1944: *Seed of Chaos: What Mass Bombing Really Means*, London, New Vision Press.
Brodie, B., 1959: *Strategy in the Missile Age*, Princeton, Princeton University Press.
Broughton, I. (ed.), 2001: *Forever Remembered: The Fliers of World War II*, Spokane, Eastern Washington University Press.
Brown, J. G., 1994: *The Mighty Men of the 381st, Heroes All: A Chaplain's Inside Story of the Men of the 381st Bomb Group*, Salt Lake City, Publishers Press.
Brown, R. D., 1994: *East Anglia, 1945*, Lavenham, Terence Dalton.

Brown, R. D., 1992: *East Anglia, 1944*, Lavenham, Terence Dalton.
Brown, R. D., 1990: *East Anglia, 1943*, Lavenham, Terence Dalton.
Brown, R. D., 1988: *East Anglia, 1942*, Lavenham, Terence Dalton.
Brown, R. D., 1986: *East Anglia, 1941*, Lavenham, Terence Dalton.
Brown, R. D., 1980: *East Anglia, 1939*, Lavenham, Terence Dalton.
Budiansky, S., 2004: *Air Power: The Men, Machines, and Ideas That Revolutionized War, from Kitty Hawk to Gulf War II*, New York, Viking.
Burgess, A., 1990: *The Longest Tunnel: The True Story of World War II's Great Escape*, New York, Weidenfeld.
Butcher, G., 1986: *Next to a Letter from Home: Major Glenn Miller's Wartime Band*, Edinburgh, Mainstream.
Butcher, H., 1946: *My Three Years with Eisenhower: The Personal Diary of Captain Harry C. Butcher, USNR, Naval Aide to General Eisenhower, 1942 to 1945*, New York, Simon & Schuster.
Cabell, Ch. P., 1977: *A Man of Intelligence: Memoirs of War, Peace, and the CIA*, Colorado Springs, Impavide.
Caidin, M., 1981: *Black Thursday*, New York, Bantam.
Calder, A., 1969: *The People's War: Britain, 1939-1945*, New York, Pantheon.
Caldwell, D. L., 1991: *J. G. 26: Top Guns of the Luftwaffe*, New York, Orion.
Callahan, J. F. (ed.), 1947: *Contrails, My War Record: A History of World War Two as Recorded at U.S. Army Air Force Station #139, Thorpe Abbotts, Near Diss, County of Norfolk, England*, New York, J. F. Callahan.
Carlson, L. H., 1997: *We Were Each Other's Prisoners: An Oral History of World War II American*
and German Prisoners of War, New York, Basic.
Carson, E. T., 2000: *Wing Ding: Memories of a Tailgunner*, autoeditado.
Chandler, A. D. (ed.), 1970: *The Papers of Dwight David Eisenhower*, vol. 3, *The War Years*, Baltimore, Johns Hopkins University Press.
Chandler, A. D. (ed.), 1970b: *The Papers of Dwight David Eisenhower*, vol. 4, *The War Years*, Baltimore, Johns Hopkins University Press.
Chennault, C. L., 1949: *Way of a Fighter: The Memoirs of Claire Lee Chennault*, New York, Putnam.
Childers, Th., 2003: *In the Shadows of War: An American Pilot's Odyssey Through Occupied France and the Camps of Nazi Germany*, New York, Henry Holt.
Childers, Th., 1995: *Wings of Morning: The Story of the Last American Bomber Shot Down over Germany in World War II*, Reading, Perseus.
Churchill, W., 1951: *The Second World War*, vol. 5, *Closing the Ring*, Boston, Houghton Mifflin.
Churchill, W., 1950: *The Second World War*, vol. 4, *The Hinge of Fate*, Boston, Houghton Mifflin [ed. en esp.: *La Segunda Guerra Mundial*, M. A. Devoto Carnicero (trad.), 2 vols., Madrid, La Esfera de los Libros, 2004].

Clear, T. R., Stout, B. D., Dammer, H. R., Kelly, L., Hardyman, P. L., y Shapiro, C., 1992: *Prisoners, prisons, and religion: Final Report*, Newark, School of Criminal Justice, Rutgers University.

Clemenceau, G., 1930: *Grandezas y miserias de una victoria*, I. López Valencia (trad.), Madrid, Aguilar.

Coffey, Th. M., 1986: *Iron Eagle: The Turbulent Life of General Curtis LeMay*, New York, Crown.

Coffey, Th. M., 1982: *Hap: The Story of the U.S. Air Force and the Man Who Built It, General Henry H. «Hap» Arnold*, New York, Viking.

Cohen, R., 2005: *Soldiers and Slaves: American POWs Trapped in the Nazis' Final Gamble*, New York, Alfred A. Knopf.

Collins, J. L., 1979: *Lightning Joe: An Autobiography*, Baton Rouge, Louisiana State University Press.

Comer, J., 1989 (1986): *Combat Crew*, autoeditado, New York, Pocket Books. Comité Internacional de la Cruz Roja, 1948: *Report of the ICRC on Its Activities During the Second World War, September 1, 1939-June 30, 1947*, Geneva, International Committee of the Red Cross.

Conley, H. M., 2002: *No Foxholes in the Sky*, Trumbull, FNP Military Division.

Cooke, R. C. y Nesbit, R. C., 1985: *Target: Hitler's Oil: Allied Attacks on German Oil Supplies, 1939-1945*, London, William Kimber.

Cooper, A. W., 1995: *Target Dresden*, Bromley, Independent Books.

Cooper, M., 1981: *The German Air Force: 1933-1945, An Anatomy of Failure*, New York, Jane's.

Cooper, R. F., 1993: *Serenade to the Blue Lady: the story of Bert Stiles*, Fort Bragg, Cypress House.

Copp, D. S., 1982: *Forged in Fire*, Garden City, Doubleday.

Copp, D. S., 1980: *A Few Great Captains*, Garden City, Doubleday.

Corn, J. J., 1983: *The Winged Gospel: America's Romance with Aviation, 1900-1950*, New York, Oxford University Press.

Corum, J. S., 1997: *The Luftwaffe: Creating the Operational Air War, 1918-1940*, Lawrence, University Press of Kansas.

Corum, J. S. y R. R. Miller, 1998: *The Luftwaffe's Way of War: German Air Force Doctrine, 1911-1945*, Baltimore, Nautical & Aviation Publishing Company of America.

Cotterell, R., 2002: *POW*, Philadelphia, Xlibris.

Cowdrey, A. E., 1994: *Fighting for Life: American Military Medicine in World War II*, New York, Free Press.

Cowley, R. (ed.), 2001: *No End Save Victory: Perspectives on World War II*, New York, Putnam.

Crane, C. C., 1993: *Bombs, Cities, and Civilians: American Airpower Strategy in World War II*, Lawrence, University Press of Kansas.

Crane, S., 2007: *La roja insignia del valor*, J. Aparicio-Belmonte y M. Ermitas Barrasa (trads.), Madrid, Rey Lear.

Cronkite, W., 1996: *A Reporter's Life*, New York, Alfred A. Knopf [ed. en esp.: *Memorias de un reportero*, H. Bevia y A. Resines (trads.), Madrid, Aguilar, 1997].

Crosby, H. H., 1993: *A Wing and a Prayer: The «Bloody 100th» Bomb Group of the U.S. Eighth Air Force in Action over Europe in World War II*, New York, HarperCollins.

Culler, D., 1995: *Black Hole of Wauwilermoos*, Green Valley, Circle of Thorns.

Dallas, G., 2005: *1945: The War That Never Ended*, New Haven, Yale University Press.

Daley-Brusselmans, Y., 2001: *Belgium Rendez-Vous 127 Revisited*, Manhattan, Sunflower University Press.

Dallek, R., 2003: *An Unfinished Life: John F. Kennedy, 1917-1963*, Boston, Little, Brown.

Dallek, R., 1979: *Franklin D. Roosevelt and American Foreign Policy, 1932-1945*, New York, Oxford University Press.

Daso, D. A., 2003: *Doolittle: Aerospace Visionary*, Washington D. C., Potomac.

Daso, D. A., 2000: *Hap Arnold and the Evolution of American Airpower*, Washington D. C., Smithsonian Institution Press.

Datner, S., 1964: *Crimes Against POWs: Responsibility of the Wehrmacht*, Warszawa, Zachodnia Agencja Prasowa.

Davies, N., 2004: *Rising '44: The Battle for Warsaw*, New York, Viking.

Davis, R. G., 1997: *Hap: Henry H. Arnold, Military Aviator*, Washington D. C., Air Force History and Museums Program.

Davis, R. G., 1993: *Carl A. Spaatz and the Air War in Europe*, Washington D. C., Center for Air Force History.

Dear, I. y Foot, M. R. D. (eds.), 2001: *Oxford Companion to World War II*, Oxford, Oxford University Press.

D'Este, C., 1988: *Decision in Normandy*, New York, Dutton.

Departamento de Guerra de Estados Unidos, Oficina de Control Estadístico, 1945: *Army Air Forces Statistical Digest, World War II*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office.

Dewey, D., 1996: *James Stewart: A Biography*, Atlanta, Turner.

Diefendorf, J. M., 1993: *In the Wake of War: Reconstruction of German Cities After World War II*, New York, Oxford University Press.

Dillon, C. F., 1995: *A Domain of Heroes: An Airman's Life Behind Barbed Wire in Germany in WW II*, Sarasota, Palm Island.

Dippel, J. V. H., 1992: *Two Against Hitler: Stealing the Nazis' Best-Kept Secrets*, New York, Praeger.

Dolph, H. A., 1991: *The Evader: An American Airman's Eight Months with the*

Dutch Underground, Austin, Eaken.
Dönitz, K., 1959: *Memoirs: Ten Years and Twenty Days*, R. H. Stevens y D. Woodward (trads.), New York, Leisure Books [ed. en esp.: *Diez años y veinte días*, M. Orta Manzano (trad.), Madrid, La Esfera de los Libros, 2005].
Doolittle, J. H. «Jimmy» y Glines, C. V., 1992: *I Could Never Be So Lucky Again*, New York, Bantam.
Douhet, G., 1983 (1942): *The Command of the Air*, D. Farrari (trad.), Washington D. C., Office of Air Force History [ed. en esp.: *El dominio del aire*, comandante J. Sánchez (trad.), Madrid, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, 1987].
Duerksen, M., 1987: *The Memphis Belle: Now the Real Story of World War II's Most Famous Warplane*, Memphis, Castle.
Dugan, J. y Stewart, C., 2002 (1962): *Ploesti: The Great Ground-Air Battle of 1 August 1943*, Washington D. C., Brassey's.
Durand, A. A., 1988: *Stalag Luft III: The Secret Story*, Baton Rouge, Louisiana State University Press.
Dyson, F., 1979: *Disturbing the Universe*, New York, Harper & Row [ed. en esp.: *Trastornando el universo*, México, Fondo de Cultura Económica, 1982].
Eisenhower, D. D., 1948: *Crusade in Europe*, Garden City, Doubleday [ed. en esp.: *Mi guerra en Europa*, J. Vallvé y F. Gutiérrez (trads.), Barcelona, Malabar, 2007].
Eliot, G. F., 1939: *Bombs Bursting in Air: The Influence of Air Power on International Relations*, New York, Reynal & Hitchcock.
Estados Unidos, 1942: *A Short Guide to Great Britain*, Washington D. C., War and Navy Departments.
Ethell, J. y Price, A., 2002: *Target Berlin: Mission 250: 6 March 1944*, London, Greenhill.
Feiling, K. G., 1946: *The Life of Neville Chamberlain*, London, Macmillan.
Fest, J. C., 2001: *Speer: The Final Verdict*, San Diego, Harcourt.
Fieser, L. F., 1964: *The Scientific Method: A Personal Account of Unusual Projects in War and in Peace*, New York, Reinhold.
Fifteenth Air Force, 1944: *The Air Battle of Ploieşti*, Bari.
Finney, R. T., 1955: «History of the Air Corps Tactical School, 1920-1940», Research Studies Institute, USAF Historical Division, Air University.
Fishbein, M. (ed.), 1945: *Doctors at War*, New York, Dutton.
Flanagan, J. C., 1948: *The Aviation Psychology Program in the Army Air Forces*, Report 1, AAF Aviation Psychology Program Research Reports, Washington D. C., U. S. Government Printing Office.
Flower, D. y Reeves, J. (eds.), 1997: *The War: 1939-1945: A Documentary History*, New York, Da Capo.
Foot, M. R. y Langley, J. M., 1980: *MI9: Escape and Evasion, 1939-1945*,

Boston, Little, Brown.
Foy, D. A., 1984: *For You the War Is Over: American Prisoners of War in Nazi Germany*, New York, Stein & Day.
Franks, N. L. R., 1982: *The Battle of the Airfields: 1st January 1945*, London, William Kimber.
Freeman, R. A., 2001: *The Mighty Eighth War Manual*, London, Cassell.
Freeman, R. A., 2000 (1970): *The Mighty Eighth: A History of the Units, Men and Machines of the US 8th Air Force*, New York, Cassell.
Freeman, R. A., 1992: *The Friendly Invasion*, Norwich, East Anglia Tourist Board/Terence Dalton.
Freeman, R. A., Crouchman, A. y Maslen, V., 1981: *Mighty Eighth War Diary*, London, Jane's.
Freud, S., 1948: *Inhibitions, Symptoms, and Anxiety*, London, Hogarth.
Fuerzas Aéreas del Ejército de Estados Unidos, 1944: *The Official Guide to the Army Air Forces: A Directory, Almanac and Chronicle of Achievement*, New York, Simon & Schuster.
Fuerzas Aéreas del Ejército de Estados Unidos, 1943: *Target: Germany: The Army Air Forces' Official Story of the VIII Bomber Command's First Year over Europe*, New York, Simon & Schuster.
Fuller, J. F. C., 1954: *The Second World War, 1939-45: A Strategical and Tactical History*, London, Eyre & Spottiswoode.
Furse, A., 2000: *Wilfrid Freeman: The Genius Behind Allied Survival and Air Supremacy, 1939 to 1945*, Staplehurst, Spellmount.
Futrell, R. F., 1989: *Ideas, Concepts, Doctrine: Basic Thinking in the United States Air Force, 1907-1960*, 2 vols., Maxwell Air Force Base, Air University Press.
Fyler, C., 1995: *Staying Alive: A B-17 Pilot's Experiences Flying Unescorted Bomber Missions by 8th Air Force Elements During World War II*, Leavenworth, J. H. Johnston.
Gabreski, F. según contado por Carl Molesworth, 1991: *Gabby: A Fighter Pilot's Life*, New York, Orion.
Gabriel, R. A., 1987: *No More Heroes: Madness and Psychiatry in War*, New York, Hill & Wang.
Galbraith, J. K., 1981: *A Life in Our Times: Memoirs*, Boston, Houghton Mifflin.
Galbraith, J. K., 1979: *Annals of an Abiding Liberal*, A. D. Williams (ed.), Boston, Houghton Mifflin.
Galland, A., 1973 (1954): *The First and the Last: The Rise and Fall of the German Fighter Forces, 1938-1945*, New York, Ballantine [ed. en esp.: *Los primeros y los últimos*, Barcelona, Luis de Caralt, 1974].
Gardiner, J., 1992: *Overpaid, Oversexed, and Over Here: The American GI in World War II Britain*, New York, Abbeville.
Garrett, S. A., 1996: *Ethics and Airpower in World War II: The British Bombing of*

German Cities, New York, St. Martin's.
Gaston, J. C., 1982: *Planning the American Air War: Four Men and Nine Days in 1941*, Washington D. C., National Defense University Press.
Gay, V. F., 1944: *The Story of Rainbow Corner: The American Red Cross Club near Piccadilly Circus, London*, London, Fanfare.
Gentile, D. S. y Wolfert, I., 1944: *One-Man Air Force*, New York, L. B. Fischer.
Gentile, G., 2001: *How Effective Is Strategic Bombing? Lessons Learned from World War II to Kosovo*, New York, New York University Press.
Gilbert, M., 1981: *Auschwitz and the Allies*, New York, Holt, Rinehart & Winston.
Gobrecht, H. D., 1997: *Might in Flight: Daily Diary of the Eighth Air Force's Hell's Angels, 303rd Bombardment Group (H)*, San Clemente, 303rd Bomb Group Association.
Goebbels, J., 1978: *The Diaries of Joseph Goebbels: Final Entries, 1945*, H. Trevor-Roper (ed.), R. Barry (trad.), New York, Putnam [ed. en esp.: *Diario de 1945*, B. de la Fuente (trad.), Madrid, La Esfera de los Libros, 2016].
Goldberg, A., 1976: «General Carl A. Spaatz», en M. Carver (ed.), *The War Lords: Military Commanders of the Twentieth Century*, Boston, Little, Brown.
Gooderson, I., 1998: *Air Power at the Battlefront: Allied Close Air Support in Europe, 1943-45*, London, Frank Cass.
Gorham, D., 1996: *Vera Brittain*, Oxford, Blackwell.
Gran Bretaña, Ministerio del Aire, 1983 (1948): *The Rise and Fall of the German Air Force, 1933-1945*, New York, St. Martin's.
Gray, J. G., 1970 (1959): *The Warriors: Reflections on Men in Battle*, Lincoln, University of Nebraska Press [ed. en esp.: *Guerreros. Reflexiones del hombre en la batalla*, Barcelona, Inèdita, 2004].
Grayling, A. C., 2006: *Among the Dead Cities: The History and Moral Legacy of the WWII Bombing of Civilians in Germany and Japan*, New York, Walker, 2006.
Greer, Th. H., 1955: *The Development of Air Doctrine in the Army Air Arm, 1917-1941*, Maxwell Air Force Base, United States Air Force Historical Study, Air University Press.
Grinker, R. R. y Spiegel, J. P., 1945: *Men Under Stress*, Philadelphia, Blakiston.
Groehler, O., 1990: *Der Bombenkrieg gegen Deutschland*, Berlin, Akademie-Verlag.
Guderian, H., 1952: *Panzer Leader*, C. Fitzgibbon (trad.), London, Michael Joseph.
Haines, W. W., 1986: *ULTRA and the History of the United States in Europe vs. the German Air Force*, NSA Special Research History, n.º 13, junio de 1945, reimp., Frederick, University Publications of America.
Haines, W. W., 1947: *Command Decision*, Boston, Little, Brown.
Halberstam, D., 1972: *The Best and the Brightest*, New York, Random House.

Hale, E. R. W. y Frayn Turner, J., 1983: *The Yanks Are Coming*, Turnbridge Wells, Midas.

Hall, G. C., 1946: *1000 Destroyed: The Life and Times of the 4th Fighter Group*, Montgomery, Brown.

Halmos, E. E. jr., 1996: *The Wrong Side of the Fence: A United States Army Air Corps POW in World War II*, Shippensburg, White Mane.

Halpert, S., 1997: *A Real Good War*, London, Cassell.

Hamilton, J., 1999: *The Writing 69th: Civilian War Correspondents Accompany a U.S. Bombing Raid on Germany During World War II*, Marshfield, autoeditado.

Hansell, H. S., 1972: *The Air Plan That Defeated Hitler*, Atlanta, Higgins-McArthur.

Hansell, H. S., 1986: *The Strategic Air War Against Germany and Japan: A Memoir*, Washington D. C., Office of Air Force History.

Hanson, V. D., 2001: *Carnage and Culture: Landmark Battles in the Rise of Western Power*, New York, Doubleday [ed. en esp.: *Matanza y cultura: batallas decisivas en el auge de la civilización occidental*, A. Diéguez Rodríguez (trad.), Madrid, Turner, 2004].

Harper, C. B. (reed.), s.f.: *Buffalo Gal*, autoeditado.

Harris, A., 1947: *Bomber Offensive*, London, Collins.

Harrison, G. A., 1951: *Cross-Channel Attack*, Washington D. C., Office of the Chief of Military History, Department of the Army.

Harrison, M. (ed.), 1998: *The Economics of World War II: Six Great Powers in International Comparison*, Cambridge, Cambridge University Press.

Häsler, A. A., 1969: *The Lifeboat Is Full: Switzerland and the Refugees, 1933-1945*, New York, Funk & Wagnalls.

Hastings, D. W., Wright, D. G. y Glueck, B. C., 1944: *Psychiatric Experiences of the Eighth Air Force, First Year of Combat, July 4, 1942-July 4, 1943*, New York, Josiah Macy, Jr., Foundation.

Hastings, M., 1989 (1979): *Bomber Command*, New York, Simon & Schuster.

Hawkins I. L. (ed.), 1999: *The Munster Raid: Before and After*, Trumbull, FNP Military Division.

Hawkins I. L. (ed.), 1990 (1987): *B-17s over Berlin: Personal Stories from the 95th Bomb Group (H)*, Washington D. C., Brassey's.

Hawton, H., 1944: *Night Bombing*, London, Thomas Nelson.

Hedges, Ch., 2002: *War Is a Force That Gives Us Meaning*, New York, Public Affairs.

Herman, J., 1995: *A Talent for Trouble: The Life of Hollywood's Most Acclaimed Director, William Wyler*, New York, Putnam.

Heródoto, 2001: *Historia*, libros VIII-IX, B. Cabellos Álvarez (trad.), Madrid, Gredos, VIII.143.

Hersey, J., 1960: *The War Lover*, New York, Bantam.

Higham, R. y Harris, S. J. (eds.), 2006: *Why Air Forces Fail: The Anatomy of Defeat*, Lexington, University Press of Kentucky.
Hinsley, F. H., 1988: *British Intelligence in the Second World War*, London, Her Majesty's Stationery Office.
Hoffman, R. H., 1988: *Stalag 17B*, Philadelphia, Xlibris.
Holley, I. B. jr., 1964: *Buying Aircraft: Matériel Procurement for the Army Air Forces*, Washington D. C., Office of the Chief of Military History, Department of the Army.
Homze, E., 1976: *Arming the Luftwaffe*, Lincoln, University of Nebraska Press.
Hopewell, C., 2000: *Combine 13*, Austin, Eakin.
Howell, F. W., 1953: *Barbed Wire Horizons*, Tujunga, C. L. Anderson.
Hughes, Th. A., 1995: *Over Lord: General Pete Quesada and the Triumph of Tactical Air Power in World War II*, New York, Free Press.
Hurley, A. F., 1964: *Billy Mitchell: Crusader for Air Power*, New York, Franklin Watts.
Huston, J. W. (ed.), 2001: *American Airpower Comes of Age: General Henry H. «Hap» Arnold's*
War Diaries, Maxwell Air Force Base, Air University Press.
Hutton, O. C. [Bud] y Rooney, A. A., 1946: *The Story of The Stars and Stripes*, New York, Farrar & Rinehart.
Hutton, O. C. [Bud] y Rooney, A. A., 1944: *Air Gunner*, New York, Farrar & Rinehart.
Infield, G., 1974: *Big Week*, New York, Pinnacle.
Irving, D., 1995: *Apocalypse 1945: The Destruction of Dresden*, London, Focal Point [ed. en esp.: *La destruccion de Dresde*, Barcelona, Ojeda, 2011].
Jablonski, E., 1982: *America in the Air War*, Alexandria, Time-Life.
Jablonski, E., 1965: *Flying Fortress: The Illustrated Biography of the B-17s and the Men Who Flew Them*, Garden City, Doubleday.
Jackson, J., 2001: *France: The Dark Years, 1940-1944*, Oxford, Oxford University Press.
Janis, I. L., 1976 (1951): *Air War and Emotional Stress: Psychological Studies of Bombing and Civilian Defense*, Westport, Greenwood.
Jennings, H. B. (ed.), 1973: *Neuropsychiatry in World War II*, vol. 2, *Overseas Theaters*, Washington D. C., Office of the Surgeon General, Department of the Army.
Judt, T., 2005: *Postwar: A History of Europe Since 1945*, New York, Penguin [ed. en esp.: *Postguerra. Una historia de Europa desde 1945*, J. Cuéllar Menedro (trad.), Madrid, Taurus, 2006].
Kaplan, Ph. y Smith, R. A., 1982: *One Last Look*, New York, Charles Scribner's Sons.
Kardorff, U. von, 1966: *Diary of a Nightmare: Berlin, 1942-1945*, E. Butler

(trad.), New York, John Day.
Katzenbach, J., 1999: *Hart's War*, New York, Ballantine [ed. en esp.: *La guerra de Hart*, C. Batlles Vinn (trad.), Barcelona, B de Bolsillo, 2019].
Keegan, J., 1989: *The Second World War*, New York, Viking.
Kelsey, B. S., 1982: *The Dragon's Teeth: The Creation of United States Air Power for World War II*, Washington D. C., Smithsonian Institution Press.
Kennedy, P. E., s.f.: *Adjutants Call*, autoeditado.
Kennett, L., 1982: *A History of Strategic Bombing*, New York, Scribner.
Kershaw, I., 2000: *Hitler, 1936-1945: Nemesis*, New York, W. W. Norton [ed. en esp.: *Hitler 1936-1945*, J. M. Álvarez Flórez (trad.), Barcelona, Península, 2001].
Kershaw, I., 1987: *The «Hitler Myth»: Image and Reality in the Third Reich*, Oxford, Oxford University Press [ed. en esp.: *El mito de Hitler: imagen y realidad en el Tercer Reich*, T. Fernández Aúz y B. Eguibar (trads.), Barcelona, Crítica, 2019].
Klein, B., 1959: *Germany's Economic Preparations for War*, Cambridge, Harvard University Press.
Klemperer, V., 1999: *To the Bitter End: The Diaries of Victor Klemperer, 1942-1945*, M. Chalmers (ed.), London, Weidenfeld & Nicolson [ed. en esp.: *Quiero dar testimonio hasta el final. Diarios 1933-1945, una selección*, C. Gauger (trad.), Barcelona, Galaxia Gutenberg, 2022].
Knauth, P., 1946: *Germany in Defeat*, New York, Alfred A. Knopf.
Knell, H., 2003: *To Destroy a City: Strategic Bombing and Its Human Consequences in World War II*, Cambridge, Da Capo.
Knoke, H., 1997 (1953): *I Flew for the Führer*, Mechanicsburg, Stackpole [ed. en esp.: *Yo volé para Hitler*, Valladolid, Galland Books, 2009].
Korson, G. G., 1945: *At His Side: The Story of the American Red Cross Overseas in World War II*, New York, Coward-McCann.
LaMore, T. y Baker, D. A., 2002: *One Man's War: The WW II Saga of Tommy LaMore*, New York, Taylor.
Lande, D. A., 1991: *From Somewhere in England: The Life and Times of Air Force in World War II*, Osceola, Motorbooks.
Landry, T. con Lewis, G., 1991: *Tom Landry: An Autobiography*, New York: HarperCollins.
Langley, J. M., 1974: *Fight Another Day*, London, Collins.
Lay, B. jr., 1980: *Presumed Dead*, publicado originalmente en 1945 como *I've Had It*, New York, Dodd, Mead.
Lay, B. jr. y Bartlett, S., 1975 (1948): *Twelve O'Clock High!*, New York, Dodd, Mead [ed. en esp.: *Almas en la hoguera*, J. Navarro (trad.), Barcelona, Bruguera, 1963].
Lee, A., 1972: *Goering, Air Leader*, London, Duckworth.

Lee, U., 1966: *U.S. Army in World War II: The Employment of Negro Troops*, Washington D. C., Office of the Chief of Military History, Department of the Army.

Lee, W., 1995: *Not as Briefed: 445th Bombardment Group (H), Eighth Air Force; Memoirs of a B-24 Navigator/Prisoner of War, 1943-1945*, Spartanburg, Honoribus.

LeMay, C. E. y Kantor, M., 1965: *Mission with LeMay: My Story*, Garden City, Doubleday.

Lemmons, K., Goodman, C. y Riddling, J., 1999: *The Forgotten Man: The Mechanic: The Kenneth A. Lemmons Story*, Little Rock, CinJan Productions.

Le Strange, R. y Brown, J. R., 1989: *Century Bombers: The Story of the Bloody Hundredth*, Thorpe Abbotts, 100th Bomb Group Memorial Museum.

Levine, A. J., 1992: *The Strategic Bombing of Germany, 1940-1945*, New York, Praeger.

Levine, I. D., 1943: *Mitchell, Pioneer of Air Power*, New York, Duell, Sloan & Pearce.

Levitt, S., 1951: *The Sun Is Silent*, New York, Harper & Brothers.

Lewis, R. H., 1985: *Hell Above and Hell Below: The Real Life Story of an American Airman*, Wilmington, Delapeake Publishing.

Link, M. M. y Coleman, H. A., 1955: *Medical Support of the Army Air Forces in WW II*, Washington D. C., Office of the Surgeon General.

Longmate, N., 1983: *The Bombers: The RAF Offensive Against Germany, 1939-1945*, London, Hutchinson.

Longmate, N., 1975: *The GI's: The Americans in Britain, 1942-1945*, New York, Scribner.

Longmate, N., 1971: *How We Lived Then: A History of Everyday Life During the Second World War*, London, Hutchinson.

MacDonald, Ch. B., 1992 (1986): *The Mighty Endeavor: The American War in Europe*, New York, Da Capo.

MacIsaac, D., 1976: *Strategic Bombing in World War Two: The Story of the United States Strategic Bombing Survey*, New York, Garland.

MacKay, R., 2000: *Ridgewell's Flying Fortresses: The 381st Bombardment Group (H) in World War II*, Atglen, Schiffer.

Madsen, A., 1973: *William Wyler: The Authorized Biography*, New York, Thomas Y. Crowell.

Maher, W. P., 1992: *Fated to Survive: Memoirs of a B-17 Flying Fortress Pilot/ Prisoner of War*, E. Hall (ed.), Spartanburg, Honoribus.

Man in the Street, 1943: *Meet the Americans*, London, Martin Secker & Warburg.

Martin, J. J., 1971: *Revisionist Viewpoints: Essays in a Dissident Historical Tradition*, Colorado Springs, Ralph Myles.

Mason, F. K., 1980 (1969): *Battle over Britain: A History of the German Air Assaults on Great Britain, 1917-18 and July-December 1940, and the Development of Britain's Air Defence Between World Wars*, Oscela, Motorbooks International.

Maurer, M., 1983: *Air Force Combat Units of World War II*, Washington D. C., Office of Air Force History.

McCarthy, D., 1991: *Fear No More: A B-17 Navigator's Journey*, Pittsburgh, Cottage Wordsmiths.

McCrary, J. R. (Tex) y Scherman, D. E., 1944: *First of the Many: A Journal of Action with the Men of the Eighth Air Force*, New York, Simon & Schuster.

McFarland, S. L., 1995: *America's Pursuit of Precision Bombing, 1910-1945*, Washington D. C., Smithsonian Institution Press.

McFarland, S. L. y Newton, W. Ph., 1991: *To Command the Sky: The Battle for Air Superiority over Germany, 1942-1944*, Washington D. C., Smithsonian Institution Press.

McKee, A., 1984: *Dresden 1945: The Devil's Tinderbox*, New York, Dutton.

McLaughlin, J. K., 2000: *The Mighty Eighth in WW II: A Memoir*, Lexington, University Press of Kentucky.

McManus, J. C., 2000: *Deadly Sky: The American Combat Airman in World War II*, Novato, Presidio.

Meilinger, Ph. S. (ed.), 1997: *The Paths of Heaven: The Evolution of Airpower Theory*, Maxwell Air Force Base, Air University Press.

Mets, D., 1988: *Master of Airpower: General Carl A. Spaatz*, Novato, Presidio.

Middlebrook, M., 1983: *Schweinfurt-Regensburg Mission*, New York, Scribner.

Middlebrook, M., 1980: *The Battle of Hamburg: Allied Bomber Forces Against a German City in 1943*, London, Allan Lane.

Middleton, D., 1949: *The Struggle for Germany*, Indianapolis, Bobbs-Merrill.

Mierzejewski, A. C., 1988: *The Collapse of the German War Economy, 1944-1945: Allied Air Power and the German National Railway*, Chapel Hill, University of North Carolina Press.

Miller, D. L., 2001: *The Story of World War II*, New York, Simon & Schuster.

Miller, D. L., 1989: *Lewis Mumford, A Life*, New York, Weidenfeld & Nicolson.

Miller, N., 1995: *War at Sea: A Naval History of World War II*, New York, Oxford University Press.

Milward, A. S., 1965: *The German Economy at War*, London, Athlone.

Mitchell, W., 1960: *Memoir of World War I: From Start to Finish of Our Greatest War*, New York, Random House.

Mitchell, W., 1925: *Winged Defense: The Development and Possibilities of Modern Air Power-Economic and Military*, New York, Putnam.

Mitchell, W., 1930: *Skyways: A Book on Modern Aeronautics*, Philadelphia, J. B. Lippincott.

Montaigne, M. de, 2006: «Del miedo», en *Ensayos*, M.ª D. Picazo (ed.), A. Montojo (trad.), vol. I, Madrid, Cátedra, 2006.
Moran, Ch. M. W., 1967: *The Anatomy of Courage*, Boston, Houghton Mifflin [ed. en esp.: *Anatomía del valor*, A. Frieyro Gutiérrez (trad.), Madrid, Arzalia Ediciones, 2018].
Morgan, R. con Powers, R., 2001: *The Man Who Flew the Memphis Belle: Memoir of a WW II Bomber Pilot*, New York, Dutton.
Morison, S. E., 1963: *Two-Ocean War: A Short History of the United States Navy in the Second World War*, Boston, Little, Brown.
Mosley, L. O., 1971: *Backs to the Wall: The Heroic Story of the People of London During WWII*, New York, Random House.
Mosley, L. O., 1945: *Report from Germany*, London, Victor Gollancz.
Muirhead, J., 1986: *Those Who Fall*, New York, Random House.
Murphy, F. D., 2001: *Luck of the Draw: Reflections on the Air War in Europe*, Trumbull, FNP Military Division.
Murray, W., 1999: *War in the Air, 1914-45*, London, Cassell.
Murray, W., 1985: *Luftwaffe*, Baltimore, Nautical & Aviation Publishing.
Murray, W., 1984: *The Change in the European Balance of Power, 1938-1939: The Path to Ruin*, Princeton, Princeton University Press.
Myers, D., Kilbourn, J. y Harrity, R. (eds.), 1947: *«Yank», the GI Story of the War*, New York, Duell, Sloan & Pearce.
Nail, K. N. (ed.), 1999: *Mississippians and the Mighty Eighth*, Tupelo, Eighth Air Force Historical Society.
Nanney, J. S., 1998: *Army Air Forces Medical Services in World War II*, Washington D. C., Air Force History and Museums Program.
Neary, B., 1946: *Stalag Luft III*, autoeditado.
Neave, A., 1969: *Saturday at MI9: A History of Underground Escape Lines in North-West Europe in 1940-5 by a Leading Organiser at MI9*, London, Hodder & Stoughton.
Neillands, R., 2001: *The Bomber War: The Allied Air Offensive Against Nazi Germany*, Woodstock, Overlook.
Nelson, C., 2003: *The First Heroes: The Extraordinary Story of the Doolittle Raid—America's First World War II Victory*, New York, Penguin.
Neufeld, M. J., 1999: *The Rocket and the Reich: Peenemünde and the Coming of the Ballistic Missile Era*, Cambridge, Harvard University Press.
Neufeld, M. J. y Berenbaum, M. (eds.), 2000: *The Bombing of Auschwitz: Should the Allies Have Attempted It?*, New York, St. Martin's/United States Holocaust Memorial Museum.
Newcomb, A. H., 1947: *Vacation with Pay*, Haverhill, Destiny.
Nichol, J. y Rennell, T., 2004: *Tail End Charlies: The Last Battles of the Bomber War, 1944-1945*, New York, Viking.

Nichol, J. y Rennell, T., 2003: *The Last Escape: The Untold Story of Allied Prisoners of War in Europe, 1944-45*, New York, Viking.

Nilsson, J. R., 1946: *The Story of the Century*, Beverly Hills, John R. Nilsson.

Nitze, P., Rearden, S. L. y Smith, A. M, 1989: *From Hiroshima to Glasnost: At the Center of Decision*, New York, Grove Weidenfeld.

Noakes, J. (ed.), 1992: *The Civilian in War: The Home Front in Europe, Japan and the USA in World War II*, Exeter, University of Exeter Press.

Nolan, B. Th., 2002: *Isaiah's Eagles Rising: A Generation of Airmen*, Philadelphia, Xlibris.

Nossack, H. E., 2004: *The End: Hamburg, 1943*, J. Agee (trad.), Chicago, University of Chicago Press.

Novey, J., 1997: *The Cold Blue Sky: A B-17 Gunner in World War Two*, Charlottesville, Howell.

Nutter, R. H., 2002: *With the Possum and the Eagle: The Memoir of a Navigator's War over, Germany and Japan*, Novato, Presidio.

Odishaw, H., 1946: *Radar Bombing in the Eighth Air Force*, Cambridge, Overseas Office, Radiation Laboratory, Massachusetts Institute of Technology.

O'Donnell, J. P., s.f.: *The Shoeleather Express*, autoeditado.

Oficina del Oficial Militar Administrativo de Estados Unidos, 1953: *Army Battle Casualties and Nonbattle Deaths in World War II, Final Report, 7 December 1941-31 December 1946*, Washington D. C., Department of the Army.

Olsen, J., 1970: *Aphrodite: Desperate Mission*, New York, Putnam.

O'Neill, B. D., 1999: *Half a Wing, Three Engines and a Prayer: B-17s over Germany*, New York, McGraw Hill.

Orwell, S. y Angus, I. (eds.), 1968: *The Collected Essays, Journalism and Letters of George Orwell: As I Please, 1943-1945*, vol. 3, New York, Harcourt Brace Jovanovich.

Osur, A. M., 1977: *Blacks in the Army Air Forces During World War II: The Problem of Race Relations*, Washington D. C., Office of Air Force History.

Ottis, Sh. G., 2001: *Silent Heroes: Downed Airmen and the French Underground*, Lexington, University of Kentucky Press.

Overy, R. J., 1997 (1995): *Why the Allies Won*, New York, W. W. Norton [ed. en esp.: *Por qué ganaron los aliados*, J. Beltrán Ferrer (trad.), Barcelona, Tusquets, 2011].

Overy, R. J., 1997b: *Bomber Command, 1939-1945: Reaping the Whirlwind*, New York, HarperCollins.

Overy, R. J., 1994: *War and Economy in the Third Reich*, Oxford, Clarendon.

Overy, R. J., 1984: *Goering: The «Iron Man»*, London, Routledge & Kegan Paul.

Overy, R. J., 1981: *The Air War*, New York, Stein & Day.

Owings, A, 1993: *Frauen: German Women Recall the Third Reich*, New Brunswick, Rutgers University Press.

Packard, J. M., 1992: *Neither Friend nor Foe: The European Neutrals in World War II*, New York, Macmillan.
Panter-Downes, M., 1971: *London War Notes: 1939-1945*, W. Shawn (ed.), New York, Farrar, Straus & Giroux.
Pape, R. A., 1999: *Bombing to Win: Air Power and Coercion in War*, Ithaca, Cornell University Press.
Parker, D, S., 1999: To Win the Winter Sky: The Air War over the Ardennes, 1944-1945, New York, Da Capo.
Parker, R., 2005: *John Kenneth Galbraith, His Life, His Politics, His Economics*, New York, Farrar, Straus & Giroux.
Parnell, B., 1987: *Carpetbaggers: America's Secret War in Europe*, Austin, Eakin.
Parton, J., 1986: *«Air Force Spoken Here»: General Ira Eaker and the Command of the Air*, Bethesda, Adler & Adler.
Parton, J. (ed.), 1989: *Impact: The Army Air Forces' Confidential Picture History of World War II*, vol. 3, *The Eve of Triumph*, Harrisburg, National Historical Society.
Parton, J. (ed.), 1989b: *Impact: The Army Air Forces' Confidential Picture History of World War II*, vol. 6, *Bombing Fortress Europe*, Harrisburg, National Historical Society.
Peaslee, B. J., 1964: *Heritage of Valor: The Eighth Air Force in World War II*, Philadelphia, J. B. Lippincott.
Penrose, A. (ed.), 1992: *Lee Miller's War*, Boston, Little, Brown.
Perera, G. R., 1974: *Leaves from My Book of Life*, Boston, Stinehour.
Perret, G., 1993: Winged Victory: The Army Air Forces in World War II, New York, Random House.
Pogue, F. C., 1954: *The Supreme Command*, Washington D. C., Office of the Chief of Military History, Department of the Army.
Price, A., 1991: *The Last Year of the Luftwaffe: May 1944 to May 1945*, Osceola, Motorbooks.
Prince, C. J., 2003: *Shot from the Sky: American POWs in Switzerland*, Annapolis, Naval Institute Press.
Probert, H., 2001: *Bomber Harris, His Life and Times: The Biography of Marshal of the Royal Air Force, Sir Arthur Harris, Wartime Chief of Bomber Command*, London, Greenhill.
Puryear, E. F., 2000: *American Generalship: Character Is Everything: the Art of Command*, Novato, Presidio.
Pyle, E., 1944: *Brave Men*, New York, Henry Holt [ed. en esp.: *Brave men: la batalla de Normandía 1944*, L. Piñero (trad.), Barcelona, Tempus, 2010].

Reader's Digest True Stories of Great Escapes, Pleasantville, Reader's Digest, 1977.
Reck-Malleczewen, F. P., 1970 (1947): *Diary of a Man in Despair*, P. Rubens

(trad.), New York, Macmillan [ed. en esp.: *Diario de un desesperado*, C. Fortea (trad.), Barcelona, Minúscula, 2009].

Redding, J. M., 1943: *Skyways to Berlin: With the American Flyers in England*, New York, Bobbs-Merrill.

Reynolds, D., 2000 (1996): *Rich Relations: The American Occupation of Britain, 1942-1945*, London, Phoenix.

Reynolds, D., Kimball, W. K. y Chubarian, A. O. (eds.), 1994: *Allies at War: The Soviet, American, and British Experience, 1939-1945*, New York, St. Martin's.

Rice, C., 2000: *Coming In on a Wing and a Prayer: The World War II Life and Experiences of Lewis F. Welles*, Cambridge, Acme Book Binding.

Richard, O. G. III, 2000: *Kriegie: An American POW in Germany*, Baton Rouge, Louisiana State University Press.

Richie, A., 1998: *Faust's Metropolis: A History of Berlin*, New York, Carroll & Graf.

Robinson, D. H., 1973: *The Dangerous Sky: A History of Aviation Medicine*, Henleyon-Thames, G. T. Foulis.

Robinson, J. H., 1988: *A Reason to Live: Moments of Love, Happiness and Sorrow*, Memphis, Castle.

Rooney, A., 1995: *My War*, New York, Times Books.

Roosevelt, F. D., 1942: *The War Messages of Franklin D. Roosevelt, December 8, 1941, to October 12, 1942*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office.

Rosenman, S. I. (ed.), 1939: *The Public Papers and Addresses of Franklin D. Roosevelt*, vol. 8, *War—and Neutrality*, New York, Random House.

Rossiter, M., 1986: *Women in the Resistance*, New York, Praeger.

Rostow, W. W., 1981: *Pre-Invasion Bombing Strategy: General Eisenhower's Decision of March 25, 1944*, Austin, University of Texas Press.

Roy, M. J., 1946: *Behind Barbed Wire*, New York, R. R. Smith.

Rumpf, H., 1962: *The Bombing of Germany*, E Fitzgerald (trad.), New York, Holt, Rinehart & Winston.

Salisbury, H. E., 1993: *Heroes of My Time*, New York, Walker.

Salisbury, H. E., 1983: *A Journey for Our Times: A Memoir*, New York, Carroll & Graf.

Saward, D., 1985: *Bomber Harris: The Story of Marshal of the Royal Air Force, Sir Arthur Harris*, Garden City, Doubleday.

Schaffer, R., 1985: *Wings of Judgment: American Bombing in World War II*, New York, Oxford University Press.

School, R. y Rogers, J., 2000: *Valor at Polebrook: The Last Flight of Ten Horsepower*, Kimberly, Cross Roads.

Schwarz, U., 1980: *The Eye of the Hurricane: Switzerland in World War Two*, Boulder, Westview.

Sebald, W. G., 2003: *On the Natural History of Destruction*, A. Bell (trad.), New York, Random House [ed. en esp.: *Sobre la historia natural de la destrucción*, M. Sáenz (trad.), Barcelona, Anagrama, 2003].
Sevareid, E., 1946: *Not So Wild a Dream*, New York, Alfred A. Knopf.
Seydewitz, M., 1945: *Civil Life in Wartime Germany: The Story of the Home Front*, New York, Viking.
Shakespeare, W., 2016: «Ricardo III», en *Dramas históricos*, A. Jaume (ed.), Barcelona, Penguin Random House.
Shaw, I., 1948: *The Young Lions*, New York, Random House.
Sheridan, J. W., 1946: *They Never Had It So Good: A Personal, Unofficial History of the 350th Bombardment Squadron (H) 100th Bombardment Group (H) USAAF, 1942-1945*, San Francisco, Stark-Rath.
Sherry, M., 1987: *The Rise of American Air Power: The Creation of Armageddon*, New Haven, Yale University Press.
Sherwood, R. E., 1950: *Roosevelt and Hopkins, an Intimate History*, New York, Harper [ed. en esp.: *Roosevelt y Hopkins. Una historia íntima*, J. G. de Luaces (trad.), Barcelona, Los Libros de nuestro Tiempo, 1950].
Shields, D., 1996: *History, 447th Bomb Group*, autoeditado.
Shirer, W., 1947: *End of a Berlin Diary*, New York, Alfred A. Knopf [ed. en esp.: *Regreso a Berlín, 1945-1947*, F. J. Calzada Jiménez (trad.), Barcelona, Debate, 2022].
Shukert, E. B. y Smith Scibetta, B., 1988: *War Brides of World War II*, Novato, Presidio.
Simmons, K., 1960: *Kriegie*, New York, Thomas Nelson.
Simpson, B. D. y Berlin, J. V. (eds.), 1999: *Sherman's Civil War: Selected Correspondence of William T. Sherman, 1860-1865*, Chapel Hill, University of North Carolina Press.
Smith, B. jr., 1978: *Chick's Crew: A Tale of the Eighth Air Force*, autoeditado.
Smith, D. O., 1990: *Screaming Eagle: Memoirs of a B-17 Group Commander*, Chapel Hill, Algonquin.
Smith, G., 1987: *When Jim Crow Met John Bull: Black American Soldiers in World War II Britain*, New York, St. Martin's.
Smith, S., 2005: *Jimmy Stewart: Bomber Pilot*, St. Paul, Zenith.
Smith, T., 1996: *The Wrong Stuff: The Adventures and Misadventures of an 8th Air Force Aviator*, St. Petersburg, Southern Heritage Press.
Snyder, L. (ed.), 1962: *Masterpieces of War Reporting: The Great Moments of World War II*, New York, Julian Messner.
South, O. P., 1956: *Medical Support in a Combat Air Force: A Study of Medical Leadership in WW II*, Maxwell Air Force Base, Documentary Research Division, Research Studies Institute, Air University.
Spector, R. H., 1985: *Eagle Against the Sun: The American War with Japan*, New

York, Random House.

Speer, A., 1981: *The Slave State: Heinrich Himmler's Masterplan for SS Supremacy*, London, Weidenfeld & Nicholson.

Speer, A., 1977 (1970): *Inside the Third Reich: Memoirs*, New York, Touchstone [ed. en esp.: *Memorias*, Á. Sabrido (trad.), Barcelona, Acantilado, 2001].

Spender, S., 1971 (1946): *European Witness*, Westport, CT:Greenwood.

Spiller, H. (ed.), 1998: *Prisoners of the Nazis: Accounts of American POWs in World War II*, Jefferson, McFarland.

Spivey, D. T., 1984: *POW Odyssey: Recollections of Center Compound, Stalag Luft III and the Secret German Peace Mission in WW II*, Attleboro, Colonial Lithograph.

Stanford Research Institute, 1953: *Impact of Air Attack in World War II: Selected Data for Civil Defense Planning*, vol. 1, Washington D. C., U.S. Government Printing Office.

Stapfer, H.-H. y Künzle, G., 1992: *Strangers in a Strange Land*, vol. 2, *Escape to Neutrality*, Carrollton, Squadron/Signal.

Steinbeck, J., 1942: *Bombs Away: The Story of a Bomber Team*, New York, Paragon House [ed. en esp.: *Bombas fuera*, A. Frieyro Gutiérrez (trad.), Madrid, Capitán Swing, 2011].

Steinhoff, J., 1994: *Voices from the Third Reich: An Oral History*, New York, Da Capo.

Stephens, A. (ed.), 2001: *The War in the Air, 1914-1994*, Maxwell Air Force Base, Air University Press.

Stewart, J. L., 1998: *The Forbidden Diary: A B-24 Navigator Remembers*, New York, McGraw-Hill.

Stiles, B., 2001: *Serenade to the Big Bird: A New Edition of the Classic B-17 Tribute*, Atglen, Schiffer.

Stiles, B., 1999: *Serenade to the World from 30,000: And Other Stories and Essays*, R. Bishop Dickinson y R. Floyd Cooper (eds.), Sacramento, Bishop.

Stouffer, S. A. *et al.*, 1949: *The American Soldier: Adjustment During Army Life*, vol. 1, Princeton, Princeton University Press.

Stout, J. A., 2003: *Fortress Ploesti: The Campaign to Destroy Hitler's Oil Supply*, Havertown, Casemate.

Strong, R. A., 1982: *First over Germany: A History of the 306th Bombardment Group*, Winston- Salem, Hunter.

Studnitz, H.-G. von, 1963: *While Berlin Burns: The Diary of Hans-Georg von Studnitz, 1943-1945*, Englewood Cliffs, Prentice Hall.

Tanner, S., 2000: *Refuge from the Reich: American Airmen and Switzerland During World War II*, Rockville Center, New York, Sarpedon.

Taylor, F., 2004: *Dresden, Tuesday, February 13, 1945*, New York, HarperCollins.

Tedder, A. W., 1966: *With Prejudice: The War Memoirs of Marshal of the Royal Air

Force, Lord Tedder, Boston, Little, Brown.
Terraine, J., 1985: *A Time for Courage: The Royal Air Force in the European War, 1939-1945*, New York, Macmillan.
The United States Strategic Bombing Survey, 1945: *Bombing Accuracy, USAAF Heavy and Medium Bombers in the ETO*, Washington D. C., U.S. Government Printing Office.
Thixton, M. J., Moffat, G. E. y O'Neil, J. J., 1998: *Bombs Away by Pathfinders of the Eighth Air Force*, Trumbull, FNP Military Division.
Tibbets, P. W., 1998: *Return of the Enola Gay*, Columbus, Mid Coast Marketing.
Toliver, R. F. con Scharff, H. J., 1978: *The Interrogator: The Story of Hanns Scharff, Luftwaffe's Master Interrogator*, Fallbrook, Aero.
Tornabene, L., 1976: *Long Live the King: A Biography of Clark Gable*, New York, Putnam.
Trevor-Roper, H. R., 1950: *The Last Days of Hitler*, London, Macmillan [ed. en esp.: *Los últimos días de Hitler*, S. Pellicer y E. de Guzmán (trads.), Barcelona, Crítica, 2020].

Trial of the Major War Criminals Before the International Military Tribunal, vol. 15, Nürnberg, 1948.

Trials of War Criminals Before the Nuremberg Military Tribunals, Washington D. C., U.S. Government Printing Office, 1949-1953.
Underwood, J. S., 1991: *The Wings of Democracy: The Influence of Air Power on the Roosevelt Administration, 1933-1941*, College Station, Texas A&M University Press.
Van der Zee, H. A., 1982: *The Hunger Winter: Occupied Holland, 1944-5*, London, Jill Norman & Hobhouse.
Verrier, A., 1969: *The Bomber Offensive*, New York, MacMillan.
Vietor, J., 1951: *Time Out: American Airmen at Stalag Luft I*, New York, Richard R. Smith.
Vonnegut, K., 1999 (1969): *Slaughterhouse-Five or The Children's Crusade*, New York, Dell [ed. en esp.: *Matadero Cinco, la cruzada de los niños*, M. García de Miró (trad.), Barcelona, Anagrama, 2006].
Wagner, R., 1990: *Mustang Designer: Edgar Schmued and the P-51*, Washington D. C., Smithsonian Institution Press.
Wahle, A. y Tunley, R., 1965: *Ordeal by Fire: An American Woman's Terror-Filled Trek Through War-Torn Germany*, New York:, Dell.
Walzer, M., 1977: *Just and Unjust Wars*, New York, Basic [ed. en esp.: *Guerras justas e injustas*, Barcelona, Paidós, 2001].
Way, Ch., 1996: *Glenn Miller in Britain: Then and Now*, London, Battle of

Britain Prints.
Way, F. y Sternfels, R., 2000: *Burning Hitler's Black Gold!*, autoeditado.
Webster, Ch. y Frankland, N., 1961: *The Strategic Air Offensive Against Germany, 1939-1945*, vol. 3, *Victory*, London, Her Majesty's Stationery Office.
Webster, Ch. y Frankland, N., 1961b: *The Strategic Air Offensive Against Germany, 1939-1945*, vol. 4, *Annexes and Appendices*, London, Her Majesty's Stationery Office.
Weigley, R. F., 1981: *Eisenhower's Lieutenants: The Campaign of France and Germany, 1944-1945*, Bloomington, Indiana University Press.
Weigley, R. F., 1973: *The American Way of War: A History of United States Military Strategy and Policy*, New York, Macmillan.
Weinberg, G., 1995: *The World at Arms: A Global History of WWII*, Cambridge, Cambridge University Press [ed. en esp.: *Un mundo en armas*, J. Beltrán (trad.), 2 vols., Barcelona, Grijalbo, 1995].
Weir, A., 1997: *The Last Flight of the Luftwaffe: The Fate of Schulungslehrgang Elbe, 7 April 1945*, London, Arms and Armour.
Wells, M. K., 1995: *Courage and Air Warfare: The Allied Crew Experience in the Second World War*, Portland, Frank Cass.
Wells, M. K. (ed.), 2000: *Air Power: Promise and Reality*, Chicago, Imprint.
Wendel, E., 1957: *Hausfrau at War: A German Woman's Account of Life in Hitler's Reich*, London, Odhams.
Werrell, K. P., 1991: *«Who Fears?» The 301st in War and Peace, 1942-1979*, Dallas, Taylor.
Werrell, K. P., 1985: *The Evolution of the Cruise Missile*, Maxwell Air Force Base, Air University Press.
Werrell, K. P., 1981: *Eighth Air Force Bibliography*, Manhattan, MA/AH Publishers. Westermann, E. B., 2001: *Flak: German Anti-aircraft Defenses, 1914-1945*, Lawrence, University Press of Kansas.
Westheimer, D., 1992: *Sitting It Out: A World War II POW Memoir*, Houston, Rice University Press.
Wheeler, W. H., 2002: *Shootdown: A World War II Bomber Pilot's Experience as a Prisoner of War in Germany*, Shippensburg, Burd Street Press.
Wiesel, E., 1969: *Night*, S. Rodway (trad.), New York, Hill & Wang [ed. en esp.: *Trilogía de la noche*, F. Warschaver (trad.), Barcelona, El Aleph, 2013]. Wilmont, Ch., 1952: *The Struggle for Europe*, New York, Harper.
Wolff-Mönckeberg, M., 1979: *On the Other Side: To My Children: From Germany, 1940-1945*, London, Mayflower.
Woodward, E. M., 1998: *Flying School: Combat Hell*, Baltimore, American Literary Press.
Wright, D. G., 1945: *Notes on Men and Groups Under Stress of Combat: For the Use of Flight Surgeons in Operational Units*, New York, Josiah Macy, Jr.

Foundation.
Wright, D. G. (ed.), 1945b: *Observations on Combat Flying Personnel*, New York, Josiah Macy, Jr. Foundation.
Wylie, Ph., 1942: *Generation of Vipers*, New York, Holt, Rinehart & Winston.
Wyman, D. S., 1984: *The Abandonment of the Jews: America and the Holocaust, 1941-1945*, New York, Pantheon.
Yeager, Ch. y Janos, L., 1985: *Yeager: An Autobiography*, New York, Bantam.
Yergin, D., 1991: *The Prize: The Epic Quest for Oil, Money and Power*, New York, Simon & Schuster.
Zemke, H. y Freeman, R. A., 1991: *Zemke's Stalag: The Final Days of World War II*, Washington D. C., Smithsonian Institution Press.
Zemke, H. y Freeman, R. A., 1989: *Zemke's Wolf Pack: The Story of Hub Zemke and the 56th Fighter Group in the Skies over Europe*, New York, Orion.
Ziegler, Ph., 1995: *London at War: 1939-45*, New York, Alfred A. Knopf.
Ziemke, E. F., 1975: *The U.S. Army in the Occupation of Germany, 1944-1946*, Washington D. C., Center of Military History, United States Army.
Zuckerman, S., 1978: *From Apes to Warlords*, New York, Harper & Row.

ARTÍCULOS

Las consideraciones de espacio impidieron la inclusión de la mayoría de los artículos citados en las Notas que se publicaron en revistas y periódicos de gran circulación de la década de 1940, como *New York Times*, *Time*, *Life*, *Newsweek*, *Yank* y *Stars and Stripes*. Estos artículos se citan íntegramente en las Notas.

«Aerial Gunnery», *Flying*, octubre de 1943.
Agoratus, S., primavera de 1999: «Clark Gable in the Eighth Air Force», *Air Power History* 46, n.º 1.
Amory, C., 21 de octubre de 1964: «The Man Everyone in Hollywood Liked», *Parade*.
Andrews, W. F., otoño de 1995: «The Luftwaffe and the Battle for Air Superiority: Blueprint or Warning?», *Air Power Journal 9*.
Angell, J. W., enero de 1952: «Guided Missiles Could Have Won», *Atlantic Monthly 189*.
Appel, J. W. y Beebe, G. W., 1946: «Preventive Psychiatry», *Journal of the American Medical Association 131*.
Armstrong, W. R., 1 de junio de 1979 (1977): «The Lifeline Called Comet», *Reader's Digest 114*.
Ayers, F. H. jr. y Gravatt, B. L., septiembre de 1988: «The Fireman: Twelve O'Clock High Revisited», *Aerospace Historian 35*.
Bachrach, W. H., septiembre de 1945: «Combat Veterans Evaluate the Flight

Surgeon», *Air Surgeon's Bulletin 2*.
Baldwin, H. W., febrero de 1944: «War in the Air: Strategic Air Bombardment of Germany—A Major Factor in Plan for All-Out Axis Defeat», *Skyways*.
Baldwin, H. W., mayo de 1944: «Air Warfare Review», *Skyways*.
Baldwin, H. W., diciembre de 1944: «Air Warfare Review», *Skyways*.
Barnes, W. E., primavera de 1999: «Experience of War: My First Day in Combat», *Military History Quarterly 11*, n.º 3.
Bayles, W. D., enero de 1946: «The Story Behind the Nazi Defeat: The Strategic Bombing Attack on Hitler's Oil Supply», *American Mercury 6*.
Beaman, J. R. jr., invierno de 1969: «The Unknown Ace», *American Aviation Historical Society*.
Beaumont, R., enero de 1987: «The Bomber Offensive as a Second Front», *Journal of Contemporary History 22*, n.º 1.
Beck, E., octubre de 1982: «The Allied Bombing of Germany, 1942-1945, and the German Response: Dilemmas of Judgment», *German Studies Review 5*, n.º 3.
Bednarek, J. R., verano de 1992: «Not Soldiers—Airmen: The Development of the USAF Enlisted Force», *Air Power History*.
Beevor, A., otoño de 1998: «Stalingrad», *MHQ 11*, n.º 1.
Bendiner, E. S., 11 de diciembre de 1943: «The End of a Flying Fort: An Airman's Letter to His Wife», *Nation 57*.
Biddle, T. D., marzo de 1995: «British and American Approaches to Strategic Bombing: Their Origins and Implementation in the World War II Combined Bomber Offensive», *Journal of Strategic Studies 18*.
Bishop, J., 26 de agosto de 1944: «Swedish Stopover: Interned American Fliers», *Collier's*.
Bloomfield, S., diciembre de 1992-enero de 1993: «The Return of the Mighty Eighth», *Air and Space Smithsonian 7*, n.º 5.
Blue, A. G., verano de 1963: «Fortress *vs*. Liberator», *American Aviation Historical Society Journal 8*.
«Bombardier: The Story of the 447th Bombardier Group», *Politics*, junio de 1944.
Bonney, W. T., julio de 1960: «Chiefs of the Army Air Forces, 1907-1957», *Air Power Historian 7*, n.º 3.
Bright, Ch. D., diciembre de 1988: «Navigating in the Big League», *Aerospace Historian 35*.
Brodie, B., 1953: «The Heritage of Douhet», *Air University Quarterly Review 6*.
Buckley, J., enero de 1993: «Air Power and the Battle of the Atlantic, 1939-45», *Journal of Contemporary History 28*.
Callander, B. D., enero de 1991: «They Wanted Wings», *Air Force Magazine 74*.
Callander, B. D., junio de 1989: «Enlisted Pilots», *Air Force Magazine 72*.
Cameron, W. R., agosto de 1971: «Ploesti», *Air Force Magazine 54*.

Caplan, J. y Sachse, C., 1987: «Industrial Housewives: Women's Social Work in the Factories of Nazi Germany», H. Kiesling y D. Rosenberg (trads.), *Women and History 2*, n.º 11-12.
Carigan, W., primavera de 1988: «The B-24 Liberator—A Man's Airplane», *Aerospace Historian 35*.
Carlson, L. D., enero de 1944: «Demand Oxygen System», *Air Surgeon's Bulletin 1*.
Carter, W. R., enero de 1989: «Air Battle in the Battle of the Bulge», *Air Power Journal 3*.
Christensen, H. O., 1985: «The Last Flight», *American Aviation Historical Society 30*, n.º 2.
Courtney, W. B., 8 de septiembre de 1945-15 de septiembre de 1945: «Air Power, Today and Tomorrow», *Collier's*.
Crandell, B. W., junio de 1943: «Angels Don't Shoot Guns», *Air Force*.
Crane, C. C., 1 de noviembre de 1987: «Evolution of US Strategic Bombing of Urban Areas», *Historian 50*, n.º 1.
Creveld, M. van, primavera de 1996: «The Rise and Fall of Air Power», *MHQ 8*, n.º 3.
Crossman, R. H. S., noviembre de 1963: «Apocalypse at Dresden», *Esquire*.
Davidson, E., 1966: «Albert Speer and the Nazi War Plants», *Modern Age 10*.
Davis, M., enero-febrero de 2005: «Berlin's Skeleton in Utah's Closet», *Designer/Builder 11*, n.º 5.
Davis, R. G., invierno de 1997: «General Carl Spaatz and D-Day», *Air Power Journal*.
Davis, R. G., verano de 1995: «German Rail Yards and Cities: U.S. Bombing Policy, 1944-1945», *Air Power History 42*, n.º 2.
Davis, R. G., marzo de 1991: «Operation "Thunderclap": The US Army Air Forces and the Bombing of Berlin», *Journal of Strategic Studies 14*.
«Death from the Stratosphere», *Popular Mechanics*, febrero 1945.
Denny-Brown, D., 1943: «Effects of Modern Warfare on Civil Population», *Journal of Laboratory and Clinical Medicine 28*.
DeNormann, J. R. C., diciembre de 1990: «The Use of the Strategic Bomber Forces over Normandy», *British Army Review 96*.
Donnini, F. P., verano de 1990: «Douhet, Caproni, and Early Air Power», *Air Power History 37*, n.º 4.
Dorr, R. F., verano de 1990: «B-24 Liberator: The Mostest», *Air Power History 37*, n.º 4.
Dorr, R. F., otoño de 1990: «Republic P-47 Thunderbolt», *Air Power History 37*, n.º 3.
Drake, F. V., marzo de 1942: «Victory Is in the Air», *Atlantic Monthly 169*.
Dyson, F., 28 de abril de 2005: «The Bitter End», *New York Review of Books*.

Eaker, I. C., 1979: «The Flying Fortress and the Liberator», *Aerospace Historian 26*, n.º 2.
Eaker, I. C., septiembre de 1977: «Hap Arnold: The Anatomy of Leadership», *Air Force Magazine 60*.
Eaker, I. C., diciembre de 1973: «Memories of Six Air Chiefs: Westover, Arnold, Spaatz: Part II», *Aerospace Historian 20*.
Eaker, I. C., septiembre de 1972: «Some Memories of Winston Churchill», *Aerospace Historian 19*.
Eaker, I. C. y Metcalf, A. G. B., abril de 1977: «Conversation with Albert Speer», *Air Force Magazine 60*, n.º 4.
Ethell, J. L., primavera de 1996: «Nose Art», *MHQ 8*, n.º 3.
Ethell, J. L. y Price, A., enero de 1980: «Raid 250: Target Berlin», *Air Force Magazine 63*.
Farmer, J., enero de 1974: «The Making of 12 O'Clock High», *American Aviation Historical Society Journal 19*.
Fay, R. D., diciembre de 1969: «Poets Laureate of Stalag I», *Aerospace Historian 16*.
«Flying Typewriters», *Newsweek*, 22 febrero 1943.
Ford, C., 25 diciembre de 1943: «Tail-End Charlie», *Collier's*.
Ford, J. C., 1944: «The Morality of Obliteration Bombing», *Theological Studies 5*.
Ford, G. W. y Scanlon, J. J., 1995: «Double Duty Pilots in the 8th», *Air Power History 42*, n.º 2.
Foregger, R., verano de 1987: «The Bombing of Auschwitz», *Aerospace Historian 34*.
Frankland, N., mayo de 1962: «Some Reflections on the Strategic Air Offensive, 1939-1945», *Royal United Service Institution 107*.
Fraser, R., Leslie, I. M. y Phelps, D., 1943: «Psychiatric Effects of Severe Personal Experiences.
During Bombing», *Proceedings of the Royal Society of Medicine 36*.
Frey, R., mayo de 1979: «The Master Interrogator», *8th Air Force News 5*, n.º 2.
Friedheim, E., septiembre de 1945: «Welcome to Dulag Luft», *Air Force 28*.
Frisbee, J. L., marzo de 1988: «The Quiet Hero», *Air Force Magazine*.
Fritz, M., 1975: «Swedish Ball-Bearings and the German War Economy», *Scandinavian Economic Review 23*, n.º 1.
Fuerzas Aéreas del Ejército de Estados Unidos, Subjefe del Estado Mayor Aéreo, julio de 1943: «What Happens When Bomber Crew Is Forced Down at Sea», *Impact 1*.
Futrell, F., septiembre de 1965: «Air Power Lessons of World War 2», *Air Force and Space Digest 48*.
Gabay, J., 1996: «Diary of a Tailgunner», *MHQ 8*, n.º 3.
Galbraith, J. K., julio de 1979: «The Origin of the Document», *Atlantic Monthly*

244.
Galbraith, J. K., julio de 1979b: «The Speer Interrogation», *Atlantic Monthly 244*.
Galbraith, J. K., diciembre de 1945: «Germany Was Badly Run», *Fortune 32*, n.º 6.
Galbraith, J. K. y Ball, G. B., 17 de diciembre de 1945: «The Interrogation of Albert Speer», *Life*.
Gallagher, Ch., junio de 1975: «Miller Magic», *8th Air Force News 1*, n.º 3.
Galland, A., primavera de 1953: «Defeat of the Luftwaffe: Fundamental Cause», *Air University Quarterly Review 6*.
Garner, H. H., 1945: «Psychiatric Casualties in Combat», *War Medicine 8*.
«General Mitchell's Daring Speech», *Aviation 29*, 29 octubre de 1924.
Gentile, G. P., enero de 2000: «General Arnold and the Historians», *Journal of Military History 64*, n.º 1.
Gertsch, D. W., octubre de 1974: «The Strategic Air Offensive and the Mutation of American Values», *Rocky Mountain Social Science Journal 11*.
Gill, B., 12 agosto de 1944: «Young Man Behind Plexiglas», *New Yorker*.
Gittler, L. F., octubre de 1945: «Everyday Life in Germany Today», *American Mercury 61*.
Glaser, D., marzo de 1946: «The Sentiments of American Soldiers Abroad Towards Europeans», *American Journal of Sociology 51*, n.º 5.
Glass, A., 1951: «Combat Exhaustion», *United States Armed Forces Medical Journal 2*, n.º 10.
Goodman, G. W., otoño de 1944: «The Englishman Meets the Negro», *Common Ground 5*, n.º 1.
Gorn, M. y Gross, Ch, J., julio de 1984: «Published Air Force History: Still on the Runway», *Aerospace Historian 31*, n.º 1.
Graham, V., septiembre de 1987: «Brother Bombardiers: Putting a Pickle in a Barrel», *Air Man 31*.
Grant, D., marzo de 1944: «Work of the Flight Surgeon», *Military Surgeon*.
Grant, D., marzo de 1942: «The General Mission of Military Aviation Medicine», *Military Surgeon*.
Green, D. M., diciembre de 1943: «Aeroneuroses in a Bomb Training Unit», *Journal of Aviation Medicine 14*.
Gregor, N., 2000: «A Schicksalsgemeinschaft? Allied Bombing, Civilian Morale, and Social Dissolution in Nuremberg, 1942-1945», *Historical Journal 43*, n.º 4.
Grob, G. N., otoño de 1990: «World War II and American Psychiatry», *Psychohistory Review 19*.
Groban, M., julio de 1978: «To the Editor», *Commentary 7*.
Groh, J. E., invierno de 1990: «Lively Experiment: A Summary History of the Air Force Chaplaincy», *Military Chaplains Review 16*.

Grow, M. C. y Lyons, R. C., enero de 1945: «Body Armor, a Brief Study of Its Development», *Air Surgeon's Bulletin 2*, n.º 1.

Gunzinger, M. A., invierno de 1995: «Air Power as a Second Front», *Airpower Journal 9*.

Hall, E. T. jr., marzo 1947: «Race Prejudice and Negro-White Relations in the Army», *American Journal of Sociology 52*, n.º 5.

Hallenback, G. A. *et al.*, febrero de 1945: «Magnitude and Duration of Opening Parachute Shock», *Air Surgeon's Bulletin 2*, n.º 3.

Hansell, H. S., enero de 1966: «Strategic Air Warfare», *Aerospace Historian 13*, n.º 4.

Hanson, F. R., 1949: «Combat Psychiatry: Experiences in the North Atlantic and Mediterranean Theaters of Operations, American Ground Forces, WWII», *Bulletin of the US Army Medical Department 9*.

Hanson, V. D., primavera de 1996: «The Right Man», *MHQ 8*, n.º 3.

Hanson, V. D., primavera de 1989: «Not Strategic, Not Tactics», *MHQ 1*, n.º 2.

Hastings, M., invierno de 1994: «The Lonely Passion of Bomber Harris», *MHQ 6*, n.º 2.

Heineman, E., abril de 1996: «The Hour of the Woman: Memories of Germany's "Crisis Years" and West German National Identity», *American Historical Review 101*, n.º 2.

Heller, J., 1961: *Catch-22*, New York, Simon & Schuster [ed. en esp.: *Trampa 22*, F. Casas Vaca (trad.), Barcelona, Penguin Random House, 2019].

Herf, J., otoño de 2003: «The Nazi Extermination Camps and the Ally to the East: Could the Red Army and Air Force Have Stopped or Slowed the Final Solution?», *Kritika: Explorations in Russian and Eurasian History 4*.

Hess, W. N. y Rust, K. C., otoño de 1963: «The German Jets and the US Army Air Force», *American Aviation Historical Society Journal 8*.

Hodges, R. H., invierno de 1997: «Auschwitz Revisited: Could the Soviets Have Bombed the Camp?», *Air Power History*.

Holley, I. B., enero de 1990: «Jr. Makers of the US Air Force», *Journal of Military History 54*, n.º 1.

Hopkins, G. E., mayo de 1966: «Bombing and the American Conscience During World War II», *Historian 28*, n.º 3.

Jensen, W., febrero de 1944: «Today and Tomorrow in Aviation Medicine», *Military Surgeon*.

Johnson, L. W., agosto de 1971: «Why Ploesti?», *Air Force Magazine 54*.

Jones, D. R. jr., agosto de 1987: «The Macy Reports: Combat Fatigue in World War II Fliers», *Aviation Space and Environmental Medicine 58*.

Jones, D. R. jr., julio de 1980: «Aeromedical Transportation of Psychiatric Patients: Historical Review and Present Management», *Aviation, Space, and Environmental Medicine 51*.

Jones, F. D. y Johnson, A. W., 1975: «Medical and Psychiatric Treatment Policy and Practice in Vietnam», *Journal of Social Issues 31*, n.º 4.

Julian, Th. A., verano de 1995: «The Role of the United States Army Air Forces in the Warsaw Uprising August-September 1944», *Air Power History 42*.

Karant, M., octubre de 1945: «What Did the Air War Teach Us?», *Flying 37*.

Karant, M., septiembre de 1945: «As I Saw It», *Flying 36*.

Keegan, J., 1993: «We Wanted Beady-Eyed Guys Just Absolutely Holding the Course», *Smithsonian Magazine 14*, n.º 5.

Keegan, J., 17 mayo de 1985: «Britain and America», *Times Literary Supplement*.

Kelsey, M. P., junio de 1944: «Flying Fatigue in Pilots Flying Long Range Single-Seater Fighter Missions», *Air Surgeon's Bulletin 1*, n.º 6.

Kirwin, G., 1985: «Allied Bombing and Nazi Domestic Propaganda», *European History Quarterly 15*.

Knauth, B., Ch. y S., 15 de mayo de 1944: «The Chimneys of Leipzig», *Life*.

Koch, H. W., marzo de 1991: «The Strategic Air Offensive Against Germany: The Early Phase, May–September 1940», *Historical Journal 34*, n.º 1.

Krammer, A., julio de 1978: «Fueling the Third Reich», *Technology and Culture 19*.

Kranskopf, R. W., invierno de 1958-1959: «The Army and the Strategic Bomber 1930-1939», *Military Affairs 22*, n.º 4.

Kuter, L. S., diciembre de 1974: «The General *vs.* the Establishment: General H. H. Arnold and the Air Staff», *Aerospace Historian 21*.

Kuter, L. S., septiembre de 1973: «How Hap Arnold Built the AFF», *Air Force Magazine*.

Laidlaw, W. R., invierno de 1989: «Yankee Doodle Flies to War», *Air Power History*.

Lay, B. jr., 6 noviembre de 1943: «I Saw Regensburg Destroyed», *Saturday Evening Post*.

LeMay, C. E., primavera de 1980: «Strategic Air Power: Destroying the Enemy's War Resources. 2. The Command Realities», *Aerospace Historian*.

«Leviathan of the Air: The Boeing Flying Fortress», *Illustrated London News 16*, agosto 1941.

Liebling, A. J., 7 noviembre de 1942: «The Dixie Demo Jr.», *New Yorker*.

Lindley, W., verano de 1989: «Aircrew Over Kiel», *Air Power History*.

Little, K. L., septiembre-octubre de 1943: «A Note of Colour Prejudice Amongst the English Middle Class», *Man 43*.

Lunden, W. A., abril de 1949: «Captivity Psychosis Among Prisoners of War», *Journal of Criminal Law and Criminology 39*.

Lynch, A., febrero de 2000: «Kassel: Mission Disaster», *Military Heritage 1*, n.º 4.

MacIsaac, D., septiembre de 1980: «Reflections on Airpower in World War II», *Air Force Magazine*.

MacIsaac, D., junio de 1973: «What the Bombing Survey Really Says», *Air Force Magazine*.

MacKenzie, S. P., septiembre de 1944: «The Treatment of Prisoners of War in World War II», *Journal of Modern History 66*.

Manzo, L. A., otoño de 1992: «Morality in War Fighting and Strategic Bombing in World War II», *Air Power History 39*.

McFarland, S. L., 10 de junio de 1987: «The Evolution of the American Strategic Fighter in Europe, 1942-44», *Journal of Strategic Studies*.

McGuire, Ph., octubre de 1977: «Judge Hastie, World War II, and Army Racism», *Journal of Negro History 62*, n.º 4.

Meiling, R. L., julio de 1984: «The United States Air Force Medical Service: Tumultuous Years of Heritage and History», *Aviation Space Environmental Medicine 55*, n.º 7.

Meilinger, Ph. S., 2000: «The Historiography of Air Power: Theory and Doctrine», *Journal of Military History 64*, n.º 2.

Melville, H., 2019: *El temerario y otros poemas*, A. Presas (trad.), Granada, Valparaíso Ediciones.

Michie, A. A., agosto de 1945: «Germany Was Bombed to Defeat», *Reader's Digest*.

Michie, A. A., noviembre de 1945: «Scarlet Pimpernels of the Air», *Reader's Digest*.

Mierzejewski, A. C., junio de 1988: «When Did Albert Speer Give Up?», *Historical Journal 31*, n.º 2.

Mierzejewski, A. C., Schaffer, R. y Werrell, K. P., 1981: «American Military Ethics in World War II: An Exchange», *Journal of American History 68*, n.º 1.

Miller, M. J., marzo de 1985: «The Armored Airmen: World War II U.S. Army Air Force Body Armor Program», *Aerospace Historian 32*.

Milton, T. R., enero de 1980: «A Participant Remembers», *Air Force Magazine*.

Milward, A. S., 1964: «The End of Blitzkrieg», *Economic History Review 16*, n.º 3.

Moody, W. S., verano de 1994: «Big Week: Gaining Air Superiority over the Luftwaffe», *Air Power History 41*, n.º 2.

Mulligan, T. P., abril de 1992: «German U-Boat Crews in World War II: Sociology of an Elite», *Journal of Military History 56*, n.º 2.

Mumford, L., octubre de 1959: «The Morals of Extermination», *Atlantic Monthly*.

Murphy, Ch. J. V., 10 de abril de 1944: «The Airmen and the Invasion», *Life*.

Murphy, Ch. J. V., 16 de octubre de 1944: «The Unknown Battle», *Life*.

Murray, W., primavera de 1996: «Did Strategic Bombing Work?», *MHQ 8*, n.º 3.

Murray, W., primavera de 1994: «Overlord», *MHQ 6*, n.º 3.

Murray, W., 1992: «Reflections on the Combined Bomber Offensive»,

Militargeschichtliche Mitteilungen 51.
Murray, W., primavera de 1989: «Why Air Forces Do Not Understand Strategy», *MHQ 1*, n.º 3.
Murray, W., marzo-abril de 1983: «Attrition and the Luftwaffe», *Air University Review 24*.
Newdeck, A., febrero de 1978: «Coombe House was a Flak Farm», *8th Air Force News 4*, n.º 1.
Nisos, M. J., septiembre de 1981: «The Bombardier and His Bombsight», *Air Force Magazine*.
«Now Terror, Truly», *Newsweek*, 26 de febrero de 1945.
Nufer, H. F., 1985: «Operation Chowhound: A Precedent for Post-World War II Humanistic Airlift», *Aerospace Historian 32*, n.º 1.
O'Connell, R. L., otoño de 1990: «Arms and Men: The Gotha and the Origins of Strategic Bombing», *MHQ 3*, n.º 1.
O'Connell, R. L., verano de 1990: «Arms and Men: The Norden Bombsight», *MHQ 2*, n.º 4.
O'Connor, J. M., julio de 2002: «In the Lair of the Wolf Pack», *World War II*.
Olmsted, M., otoño de 1998: «Down in the Drink», *Journal of the American Aviation Historical Society*.
Olson, S., 19 de marzo de 1945: «Underground Cologne», *Life*.
Overy, R. J., septiembre de 1978: «From "Uralbomber" to "Amerikabomber": The Luftwaffe and Strategic Bombing», *Journal of Strategic Studies 1*, n.º 2.
Overy, R. J., 1979: «The Luftwaffe and the European Economy, 1939-1945», *Militargeschichtliche Mitteilungen 26*, n.º 2.
Overy, R. J., julio de 1980: «Hitler and Air Strategy», *Journal of Contemporary History 15*, n.º 3.
Overy, R. J., 1982: «Hitler's War and the German Economy: A Reinterpretation», *Economic History Review 35*, n.º 2.
Overy, R. J., 1988: «Mobilization for Total War in Germany», *English Historical Review 103*.
Overy, R. J., febrero de 1989: «"Germany", "Domestic Crisis" and "War in 1939: Reply"», *Past and Present 122*.
Overy, R. J., marzo de 1992: «Air Power and the Origins of Deterrence Theory Before 1939», *Journal of Strategic Studies 15*, n.º 1.
Parker, S. A., verano de 1989: «Targeting for Victory: The Rationale Behind Strategic Bombing Objectives in America's First Air War Plan», *Air Power Journal 3*.
Parks, W. H., marzo de 1995: «"Precision" and "Area" Bombing: Who Did Which and When?», *Journal of Strategic Studies 18*, n.º 1.
Parton, J., 1992: «General Ira Eaker, Creator of Eighth Air Force», *Air Force History 39*, n.º 3.

Parton, J., 1987: «Lt. Gen. Ira C. Eaker—An Aide's Memoir», *Aerospace Historian 34*, n.º 4.
Peaslee, B., verano de 1969: «Blood in the Sky», *Aerospace Historian 16*, n.º 2.
Petropoulos, J., 1997: «Co-Opting Nazi Germany: Neutrality in Europe During World War II», *Dimensions: A Journal of Holocaust Studies 7*, n.º 1.
Postel, C., enero de 1951: «The Air Attacks on Communications», *Military Review 30*, n.º 10.
Prados, J., primavera de 1996: «The Prophet of Bomber War», *MHQ 8*, n.º 3.
Quester, G., abril de 1963: «Bargaining and Bombing During World War II in Europe», *World Politics 15*, n.º 3.
Reese, J., abril de 1987: «Precision Bombing—Fact or Fiction», *Military Technology 2*.
Reinartz, E. G., marzo de 1943: «The School of Aviation Medicine—and the War», *Military Surgeon 3*.
Rentmeester, L. F., otoño de 1990: «Big Brothers and Little Friends: A Memoir of the Air War Against Germany», *Wisconsin Magazine of History 77*.
«A Revolting Necessity», *Nation 158*, marzo de 1944.
Rice, R., 1999: «Bombing Auschwitz: US 15th Air Force and the Military Aspects of a Possible Attack», *War in History 6*, n.º 2.
Robbins, M., septiembre de 1979: «The Third Reich and Its Railways», *Journal of Transport History 5*, n.º 2.
Rose, E., primavera de 1996: «The Court-Martial of Billy Mitchell», *MHQ 8*, n.º 3.
Rust, K. C. y Hess, W. N, otoño de 1963: «The German Jets and the U.S. Army Air Force», *American Aviation Historical Society Journal 8*.
Sachse, C., 1987: «Industrial Housewives: Women's Social Work in the Factories of Nazi Germany», H. Kiesling y D. Rosenberg (trads.), *Women & History 11-12*.
Saltsman, R. H. jr., verano de 1989: «Air Battle at Kiel», *Air Power History*.
Schaffer, R., 1980: «American Military Ethics in World War II: The Bombing of German Civilians», *Journal of American History 67*, n.º 2.
Schaltz, R. E., diciembre de 1970: «The Impact of Allied Air Interdiction on German Strategy in Normandy», *Aerospace Historian 17*.
Scharff, H. J., mayo de 1950: «Without Torture», *Argosy*.
Schideberg, M., 1942: «Some Observations on Individual Reactions to Air Raids», *International Journal of Psychoanalysis 23*.
Sears, B. M., 1978: «Ira C. Eaker: The Military Career of Oklahoma's Greatest Aviator», *Red River Valley Historical Review 3*, n.º 3.
Segre, C. G., septiembre de 1992: «Giulio Douhet: Strategist, Theorist, Prophet?», *Journal of Strategic Studies 15*.
Shaw, J. A., marzo de 1983: «Comments on the Individual Psychology of

Combat Exhaustion», *Military Medicine 148*.
Sheeley, W. F., enero de 1945: «Frostbite in the 8th Air Force», *Air Surgeon's Bulletin 2*, n.º 1.
Sherry, M. S., 16 de diciembre de 1981: «The Slide to Total War», *New Republic 137*.
Sherry, M. S., 1990: «War and Weapons: The New Cultural History», *Diplomatic History 14*.
Showalter, D. E., otoño de 1994: «The Birth of Blitzkrieg», *MHQ 7*, n.º 1.
Showalter, D. E., primavera de 1996: «The First Jet War», *MHQ 8*, n.º 3.
Sitkoff, H., diciembre de 1971: «Racial Militance and Interracial Violence in the Second World War», *Journal of American History 58*, n.º 3.
Skinner, R. E., enero de 1983: «The Making of the Air Surgeon: The Early Life and Career of David N. W. Grant», *Aviation Space and Environmental Medicine*.
Smith, D. O., abril de 1970: «Was the Bombing of Germany Worth the Cost? Yes!», *American History Illustrated 5*.
Smith, M., marzo de 1990: «The Allied Air Offensive», *Journal of Strategic Studies 13*, n.º 1.
Smith, M., agosto de 1982: «The Air War and Military History», *International History Review 4*, n.º 3.
Smith, M., junio de 1985: «Harris' Offensive in Historical Perspective», *Royal United Service Institute 130*, n.º 2.
Smith, M. E. jr., enero de 1977: «The Strategic Bombing Debate: The Second World War and Vietnam», *Journal of Contemporary History 12*, n.º 1.
Smith, M. J., otoño de 1975: «Novels of the Air War, 1939-1945: An Annotated List», *Aerospace Historian 223*.
Spaatz, C. A., 2 de abril de 1943: «Bombing Civilians», *Spectator 170*.
Spaatz, C. A., abril de 1946: «Strategic Air Power: Fulfillment of a Concept», *Foreign Affairs 25*.
Spivey, D. T., septiembre de 1975: «Secret Mission to Berlin», *Air Force Magazine 58*.
Stokes, R. G., verano de 1985: «The Oil Industry in Nazi Germany, 1936-1945», *Business History Review 59*.
Stone, I. F., 25 de enero de 1973: «Nixon's Blitzkrieg», *New York Review of Books*.
Suchenwirth, R., primavera de 1966: «Hitler's Last Opportunity», *Aerospace Historian 8*, n.º 1.
Sullivan, J. T., marzo de 1988: «The Botched Air Support of Operation Cobra», *Parameters: Journal of the US Army War College 18*, n.º 1.
Swan, J., primavera de 1990: «Apocalypse at Munster», *MHQ 2*, n.º 3.
Swank, R. L. y Marchand, W. E., marzo de 1946: «Combat Neuroses: Development of Combat Exhaustion», *Archives of Neurology and Psychiatry 55*.

Taylor, J. G., verano de 1966: «They Taught Tactics!», *Aerospace Historian 13*.
«The Liberation of Moosburg», *Splasher Six 33*, verano 2002.
Thouless, R. H., agosto de 1941: «Psychological Effects of Air Raids», *Nature 148*, n.º 3746.
Torrey, V., noviembre de 1945: «The Nine Lives of Leuna», *Popular Science Monthly*.
«24 Hours of a Bomber Pilot», *Harper's Magazine*, agosto de 1944.
Vance, J. M., 1992: «The Politics of Camp Life: Bargaining Process in Two German Prison Camps», *War and Society 10*.
Vanden Heuvel, W. J. y Medoff, R., «Should the Allies Have Bombed Auschwitz?» [http://hnn.us/articles/4268.html].
Vernon, P. E., 1941: «Psychological Effects of Air Raids», *Journal of Abnormal and Social Psychology 36*.
Vonnegut, K. jr., otoño de 1991: «Memoirs», *Traces of Indiana and Midwestern History: A Publication of the Indiana Historical Society 3*, n.º 4.
Watling, G., 1973: «Mission to Gotha: The 445th Bomb Group, 24 February 1944, Part 1», *American Aviation Historical Society 18*, n.º 2.
Watling, G., 1974: «Mission to Gotha: The 445th Bomb Group, 24 February 1944, Part 2», *American Aviation Historical Society 19*, n.º 2.
Weers, M. W. A., enero-febrero de 1982: «Why the Allies Won the Air War», *Air University Review*.
Well, M. K., primavera de 1988: «Human Element and Air Combat», *Airpower Journal 2*.
Werrell, K. P., diciembre de 1975: «Mutiny at Army Air Force Station 569: Bamber Bridge, England, June 1943», *Aerospace Historian*.
Werrell, K. P., 1978: «The USAAF Over Europe and Its Foes: A Selected, Subjective, and Critical
Bibliography», *Aerospace Historian 25*, n.º 4.
Werrell, K. P., diciembre de 1986: «The Strategic Bombing of Germany in World War II: Costs and Accomplishments», *Journal of American History 73*, n.º 3.
Werrell, K. P., primavera de 1992: «A Case for a New History», *Air Power History 39*.
Werrell, K. P., verano de 1991: «Friendly Rivals: The Eighth and Fifteenth Air Force in World War II», *Air Power History*.
Wheeler, G. E., abril de 1961: «Mitchell, Moffett, and Air Power», *Airpower Historian 8*, n.º 2.
White, M. S., mayo de 1945: «Medical Problems of Air Warfare», *Military Surgeon*.
«Why a German Fights On», *Newsweek*, 26 marzo 1945.
Williams, K. D., enero de 1986: «The Saga of "Murder, Inc"», *8th Air Force News 12*, n.º 1.

Williams, R. M., 24 de noviembre de 1978: «Why Wasn't Auschwitz Bombed?», *Commonweal 105*.
Wohl, R., invierno de 1995: «The Prophets of Air War», *MHQ 7*, n.º 2.
Wolff, H. G., febrero de 1960: «Every Man Has His Breaking Point: The Conduct of Prisoners of War», *Military Medicine 125*.
Wormley, G. W., septiembre de 1944: «An Anoxia Accident in the 8th Air Force», *Air Surgeon's Bulletin 1*, n.º 9.
Wolk, H. S., septiembre de 1982: «The Establishment of the United States Air Force», *Air Force Magazine*.
Wyman, D. S., mayo de 1978: «Why Auschwitz Was Never Bombed», *Commentary 65*.
Yurovich, D. P., primavera de 2002: «How Effective Is Strategic Bombing», *Parameters 32*, n.º 1.
Zuckerman, S., junio de 1985: «Strategic Bombing and the Defeat of Germany», *Royal United Service Institution 130*.

PRENSA

Times (Londres)
Daily Telegraph (Londres)
Stars and Stripes
New York Times
Washington Star

ENTREVISTAS DEL AUTOR

Gran parte del contenido de este libro se basa en más de doscientas cincuenta entrevistas de historia oral realizadas en Inglaterra, Países Bajos, Francia, Suiza, Luxemburgo, Bélgica, Alemania y Estados Unidos. Los testimonios utilizados en el texto se enumeran en las Notas.

SITIOS WEB

Cada grupo de bombarderos y cazas de la 8.ª Fuerza Aérea tiene un sitio web que contiene una historia del grupo, registros y diarios de guerra, testimonios de historia oral, fotografías, informes de misiones, listas de tripulaciones y aviones y más. He utilizado estos sitios ampliamente.

OTROS SITIOS WEB

www.aeroflight.co.uk/waf/switz/swisaf2.htm
www.wiesenthal.com/swiss/survey/noframes/indx.html
www.wissenthjal.com/swiss/survey/noframes/conclusions.htm
www.kaselmisson.com

Este libro terminó de editarse
un 7 de diciembre,
el mismo día que Japón
bombardeó Pearl Harbor
y comenzó la historia
de los *bomber boys*.



«Porque esta no es solo una guerra
de soldados en uniforme,
es una guerra del pueblo,
¡de todo el pueblo!
Y debe pelearse no solo en el campo de batalla,
sino en las ciudades y en los pueblos;
en las fábricas y en las granjas;
en la casa y en el corazón
de cada hombre, mujer y niño
que ama la libertad».

Homilía del sacerdote entre
los escombros de una iglesia en ruinas
en la escena final del drama bélico
La señora Miniver, de William Wyler.

La película se estrenó en 1942;
el 7 de diciembre del año anterior
se había producido el ataque a Pearl Harbor.
Tras las palabras del sacerdote,

la cámara abandona a los fieles
y enfoca un hueco en el tejado de la iglesia,
producido por bombardeos,
por donde se ve pasar una
formación de aviones de combate.

«El libro de Miller funciona en muchos niveles: crítica estratégica, análisis operativo y testimonio de los valientes *bomber boys* que llevaron la guerra a Alemania en un momento en que ninguna otra fuerza estadounidense podía hacerlo. *Los amos del aire* es una lectura fascinante y por la presente la designo "libro del año"».

Robert Citino, *World War II Magazine*

«*Los amos del aire* es una narración magistral, la historia elegantemente entrelazada de los hombres y niños que llevaron por primera vez la guerra al corazón de Alemania. Vívido y meticuloso, juicioso, pero no crítico, Donald L. Miller narra la guerra aérea sobre Europa en todo su heroísmo y horror».

Geoffrey C. Ward, autor de
Unforgivable Blackness: The Rise and Fall of Jack Johnson

«Un tratamiento de primer nivel en un solo volumen de un tema amplio y que, seguramente, satisfará».

Bruce Heydt, *America in WWII Magazine*

«Cuando descubrí que Don Miller había escrito una historia de la guerra aérea contra Alemania, supe que los lectores serían transportados como testigos virtuales a ese campo de batalla aéreo. Su apasionante reconstrucción de lo que estaba sucediendo en los aviones se corresponde con el mejor relato hasta el momento de lo que los bombardeos estaban haciendo a los alemanes en tierra. Este libro lleva la marca Miller: una narrativa fuerte respaldada por una historia sólida».

Joseph E. Persico, autor de
Eleventh Month, Eleventh Day, Eleventh Hour: Armistice Day 1918

«Absorbente y completo […] *Los amos del aire* cubre mucho terreno, tanto en sentido figurado como literal […] Miller y sus asistentes de investigación han leído una gran cantidad de literatura especializada, así como muchas fuentes primarias y han hecho numerosas entrevistas a veteranos […]. [Miller] es admirablemente sensato y claro acerca de lo que costó la guerra aérea, para todos

los bandos y también de lo que consiguió».

Fredric Smoler, *American Heritage*

«*Los amos del aire* es un nuevo relato del increíble ascenso de la Fuerza Aérea estadounidense desde los jóvenes que aprendían el oficio en el trabajo en combate hasta un contingente irresistible que arrasó a la tan cacareada Luftwaffe de los cielos. El autor Donald L. Miller entrelaza los grandes acontecimientos de la campaña de bombardeos con reveladoras historias humanas individuales de los héroes que vivieron y murieron en Alemania».

Walter J. Boyne,
antiguo director del National Air and Space Museum

«*Los amos del aire* es un golpe directo».

Allan R. Millett, director del
Eisenhower Center for American Studies, University of New Orleans